This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

DC
611
B91L4

LELAND STANFORD JUNIOR UNIVERSITY
ORGANIZED 1891
STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

Z 013

LELAND STANFORD JUNIOR UNIVERSITY
ORGANIZED 1891

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

LE RÉGIME

DE LA

CORVÉE EN BRETAGNE

AU XVIIIe SIÈCLE

PAR

J. LETACONNOUX

PRIX : 2 FRANCS

RENNES
PLIHON ET HOMMAY, LIBRAIRES
5, rue Motte-Fablet, 5

1905

HDR

DC611
B91L4

Extrait des *Annales de Bretagne.*

LE

RÉGIME DE LA CORVÉE EN BRETAGNE

AU XVIIIe SIÈCLE

BIBLIOGRAPHIE

DOCUMENTS INÉDITS ET PUBLIÉS

I. — Archives départementales d'Ille-et-Vilaine.

Série C. — Intendance de Bretagne.
Ponts et chaussées. C. 2261 à C. 2409 inclusivement.
Corvée et travaux divers dans les paroisses. C. 2410 à C. 2433 inclus.
Carrières-outils. C. 2434 à C. 2436 inclus.
Ponts et chaussées. C. 3702-3703.
C. — Commission intermédiaire.
Ponts et chaussées. C. 4717 à 4880 inclusivement.
Corvée. C. 4881 à 4895 inclusivement.
Poteaux-carrières. C. 4898-4899 (1).

(1) Cf. aussi les liasses C. 1758 et C. 3912.

Intendance de Bretagne.

Ce fonds est très riche ; composé de manuscrits et d'imprimés, il comprend des documents de nature et d'importance bien différentes :

1° Ordonnances des Intendants : très nombreuses, fixent le régime de la corvée; sont souvent précédées de considérants, d'attendus, qui nous donnent des renseignements précieux.

2° Ordonnances édictant des peines contre les corvoyeurs : nous renseignent sur l'exécution des ordonnances et sur les sanctions apportées aux règlements.

3° Rapports des ingénieurs ; procès-verbaux de visite — Comptes des ingénieurs et notamment de l'ingénieur en chef.

4° Etats des routes et de distribution des routes : nous apprennent l'état des chemins, les divisions territoriales entre les ingénieurs, les détails du service...

5° Tableaux du personnel ; états des traitements ; gratifications.

6° Rapports sur les « traverses et banlieues » ; itinéraires des ingénieurs.

7° Etats des travaux et dépenses faits et à faire pour l'entretien et la construction des routes ; plans, devis ; divisions des routes en ateliers.

8° Documents relatifs à la corvée, à son application dans chaque département.

9° Ateliers de charité. — Soulagements à la corvée.

10° Indemnités. Abatages d'arbres. Adjudications.

11° Correspondance des subdélégués de l'Intendant.

Commission intermédiaire.

Ce fonds est aussi riche que le précédent, mais il le répète souvent. Beaucoup des liasses du fonds de la Commission intermédiaire sont les doubles de l'Intendance. Pourtant ce fonds contient des documents importants :

1° Edits, arrêts du Conseil, du Parlement, déclarations du roi; arrêts de règlement.

2° Réclamations ; requêtes ; mémoires des ingénieurs et des corvoyeurs...

3° Projets d'ordonnance; brouillons de lettres, de mémoires; annotations à mémoires et à procès-verbaux...

4° Contraventions à la police des chemins...

5° Rôles de défaillants; rôles des corvoyeurs de quelques paroisses avec le chiffre de leur capitation et l'évaluation de leur tâche.

6° Correspondance des correspondants de la Commission intermédiaire.

II. — Archives départementales des Côtes-du-Nord.

C. Intendance.

Corvée. C. 96 à C. 109 inclusivement.

Dans ces liasses j'ai trouvé quelques renseignements sur les abus dont étaient victimes les corvoyeurs ; sur les mutineries dont ils se rendaient parfois coupables ; sur l'état des routes ; sur l'exemption de la corvée...

III. — Bibliothèque municipale de Rennes.

Dictionnaire de l'Administration de Bretagne, 1767. 2 vol., 125, C. 3-4.

Cet ouvrage manuscrit n'est pas signé. L'auteur est un partisan de l'intendant ; est hostile aux Etats et à leurs prétentions.

CHARDEL. — *Administration de la Commission intermédiaire*, 1785. 125, C. 8.

Chardel était le secrétaire en chef de la Commission intermédiaire. Son ouvrage manuscrit, publié en partie par N.-L. Caron, est écrit dans un esprit opposé à celui qui a dicté le *Dictionnaire de l'Administration de Bretagne*.

Ces deux ouvrages sont intéressants pour l'histoire des démêlés de l'Intendant avec les Etats, qui ont eu chacun leur apologiste.

De Nointel. — *Mémoire sur la province de Bretagne*, 1698. 124, G. 25, ms.

Travaux Publics. Distribution des routes, 124, E. 21.

Recueil d'ordonnances de 1754 à 1757 (imprimées) ; de distribution des routes, d'états des ingénieurs (ms.).

Réponse des Etats de Bretagne au Mémoire du duc d'Aiguillon, 1770. 65 pages, in-4°. 186, E. 2 (n° 8), impr.

Cahier des charges, instructions, vœux et griefs du peuple de la Sénéchaussée de Rennes, à Rennes, Audran, 1789. 48, F. 23.

Intéressant pour l'état des chemins de traverse en 1789.

IV. — **Archives du Parlement de Bretagne.**

Minutes de la Table raisonnée des registres secrets du Parlement. Chemins. B. 846.

V. — **Archives nationales.**

H. 457. — Mémoire de l'ingénieur en chef, Chocat de Grandmaison, sur l'état des dépenses à faire en 1753 et 1754 pour payer les sommes actuellement dues à différents entrepreneurs pour entretien, réparation ou construction de routes. 3 avril 1753.

H. 541. — Cette liasse contient une requête du Procureur général syndic des Etats, des lettres de l'intendant, des mémoires rédigés par les Etats ou l'intendant, une lettre anonyme relative aux abus commis dans l'alignement des grands chemins, des règlements pour les grands chemins, des 9 novembre 1728, 23 décembre 1730, 31 mars 1731, 19 décembre 1732.

H. 542. — Cette liasse est très intéressante pour l'étude de la rivalité des Etats et de l'intendant au sujet de l'adminis-

tration des grands chemins. On y trouve les raisons que les Etats et les intendants mettaient en avant pour demander ou pour conserver l'administration des grands chemins [1].

OUVRAGES

A. — Ouvrages généraux.

DELAMARE. — *Traité de la Police.* Paris, 1705-1738.
T. IV, titre XIII. Des grands chemins, des ponts et chaussées, pp. 466 à 549.

Exposition des Coutumes sur la largeur des chemins. Paris, Charles Saugrain, 1686.

Code voiturin ou recueil des édits, déclarations, lettres-patentes, arrêts et règlements concernant les fonctions, droits, privilèges..... tant des messagers royaux que de ceux de l'Université de Paris et autres voituriers publics. Paris, Prault père, 1748, 2 vol. in-4°.

DUCLOS. — *Essai sur les Ponts et Chaussées, la Voierie et les Corvées.* Amsterdam, 1759.
Réponse au Mémoire de l'*Ami des Hommes*, qui avait critiqué la corvée.

De l'importance et de la nécessité des chemins publics en France, ainsi que des moyens les plus propres à leur exécution ; avec un précis historique de l'état actuel des ingénieurs des Ponts et Chaussées et de leurs diverses fonctions. Amsterdam, 1777.

DE POMMEREUL. — *Des Chemins et des moyens les moins onéreux au peuple et à l'Etat de les construire et de les entretenir.* 1 br. in-8°, impr. en France, 1781.

E.-J.-M. VIGNON. — *Etudes historiques sur l'Administration des Voies publiques en France aux XVIIe et XVIIIe siècles.* Paris, Dunod édit., 1862.

(1) Cf. aussi D. XIV, 3. Requêtes de quelques paroisses.

ALFRED DES CILLEULS. — *Origine et développement du régime des Travaux publics en France.* Imprimerie Nationale, 1895.

A. DEBAUVE. — *Les Travaux publics et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées depuis le XVIIe siècle.* Paris, Veuve Ch. Dunod, 1893.

AUCOC. — *Conférence faite à l'Ecole des Ponts et Chaussées sur l'histoire de l'Administration et du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.* Paris, Dunod, 1 broch., 1867.

FÉLIX LUCAS. — *Etude historique et statistique sur les voies de communication de la France.* Paris, Impr. Nationale, 1873, 1 vol. in-8°.

POTIQUET (Alf.). — *Recueil par ordre chronologique des lois, décrets, ordonnances, règlements, circulaires... concernant le service des Ponts et Chaussées.* Paris, 1869-1878, 5 vol. in-8°.

BOISLISLE (A. DE). — *Correspondance des Contrôleurs généraux des finances avec les intendants de province.* Paris, 3 vol. in-4°.

B. — Ouvrages relatifs aux provinces.

DUVERNOY (E.). — *Les travaux des routes en Lorraine au XVIIIe siècle* (Dans le *Journal de la Soc. d'archéologie lorraine et du Musée historique lorrain.* Nancy, 1900, 49e année).

FROGER (L.). — *L'Etablissement des routes à Beaufray*, de 1772 à 1775. Dans *La province du Maine* (Le Mans), 1900, t. VIII.

BOYÉ (P.). — *Les Travaux publics et le régime des Corvées en Lorraine au XVIIIe siècle.* Paris et Nancy, 1900.

HYENNE (S.-E.). — *De la Corvée en France et en particulier dans l'ancienne province de Franche-Comté.* Besançon, J. Jacquin, 1862.

DUMAS (F.). — *La Généralité de Tours au XVIIIe siècle. Administration de l'intendant du Cluzel*, 1766, 1783, Thèse. Paris, Hachette, 1894.

C. — Ouvrages relatifs à la Bretagne.

OGÉE. — *Dictionnaire de Bretagne*, édition Marteville, 2 vol.

GOHIER. — *Mémoire pour le Tiers-Etat de Bretagne*, 1788.

DUPUY et CHARVOT. — *Journal d'un curé de campagne*, 1712-1765 (Dans *Annales de Bretagne*, t. V).

OBELIN. — *Observations sur une entreprise qui procurerait les plus grands avantages à la ci-devant province de Bretagne* (Routes). Paris, Baudouin, s. d., 1 broch. in-12.

PINCZON DU SEL DES MONTS. — *Considérations sur le commerce de Bretagne*. Rennes, Vatar, 1 vol. in-8°, 1756.

TOUSTAIN DE RICHEBOURG (Vte C.-G.). — *Mémoire présenté et déposé aux Etats de Bretagne sur les corvées et autres vues du bien public.*

Règlemens pour les Grands Chemins de la Bretagne, 1747-1754-1757, 1 broch. in-8°.

Etats de Bretagne. — Reprise des travaux des Grands Chemins, 1786-1787. Saint-Malo, Valais, et Rennes, Vatar.

DU CHATELLIER. — *L'Agriculture et les classes agricoles de la Bretagne*. Paris, Guillaumin, 1863, 1 vol.

DUPUY (A.). — *Etudes sur l'Administration municipale en Bretagne au XVIIIe siècle*. Paris, Picard, 1891.

DUPUY (A.). — *Les Epidémies en Bretagne* (*Annales de Bretagne*, t. I et II).

CARON (N.-L.). — *Administration des Etats de Bretagne*, 1493-1790. Publication partielle du Dictionnaire de Chardel. Paris, Pedone, 1872.

MARION (Marcel). — *La Bretagne et le duc d'Aiguillon*, 1753-1770. Paris, Fontemoing. 1898.

Un chapitre relatif surtout aux démêlés du duc d'Ai-

guillon avec les Etats et un autre à l'enquête sur l'Administration des Grands Chemins.

MARION (Marcel). — *Les Etats de Bretagne sous Louis XVI* (*Revue Historique*, t. LXXXI, janvier-avril 1903).

Sur les obstacles rencontrés par Turgot en Bretagne quand il essaya de supprimer la corvée.

LAFOND. — *Etude sur la Commission intermédiaire des Etats de Bretagne*. Nantes, 1902. Thèse de droit, Rennes.

POCQUET (Barthélemy). — *Le duc d'Aiguillon et La Chalotais*. Paris, Perrin, 2 vol., 1900.

DUPONT. — *La Condition des paysans dans la Sénéchaussée de Rennes à la veille de la Révolution*, dans *Annales de Bretagne*, t. XV, années 1899-1900, pp. 1, 432 et 597; t. XVI, années 1900-1901, pp. 49, 192 et 388.

CARTES

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'ILLE-ET-VILAINE.

Carte géométrique d'Ogée (impr.).

Routes. C. 1981, vers 1778, par P. R. (impr.) (Celles-ci sont aussi au Musée).

BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE DE RENNES.

OGÉE. — Atlas itinéraire de Bretagne, contenant les cartes particulières de tous les grands chemins de cette province avec tous les objets remarquables qui se rencontrent à une demi-lieue à droite et à gauche. 1769, 48, D. 2 (Est aussi au Musée).

MUSÉE ARCHÉOLOGIQUE DE RENNES.

Cartes routières vers 1763, par div. ing. (mss.).

Très intéressantes parce qu'elles donnent avec les chemins les paroisses affectées à chaque chemin et la valeur

de la tâche imposée à chaque paroisse. Il y a une carte par département ; nous n'en possédons que neuf. Celle du département de Dol manque.

Bretagne par eveschés avec la route des postes et celle des grands chemins (impr.), 1751.

Voir d'ailleurs :

LÉON VIGNOLS. — Inventaire cartographique des Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, du Musée archéologique de Rennes et de la bibliothèque de M. de Palys pour les époques avant 1790 (Extrait du *Bulletin de Géographie historique et descriptive*), Paris, 1895.

ABRÉVIATIONS.

A. d. I.-et-V. : Archives départementales d'Ille-et-Vilaine.
A. d. C.-d.-N. : Archives départementales des Côtes-du-Nord.
B. M. R. : Bibliothèque municipale de Rennes.
A. P. B. : Archives du Parlement de Bretagne.
A. N. : Archives nationales.

INTRODUCTION [1]

L'ADMINISTRATION DES GRANDS CHEMINS EN BRETAGNE AU XVIIIe SIÈCLE

L'administration des ponts et chaussées ne se développa que lentement en Bretagne. La Bretagne est à coup sûr une des provinces qui, avant le XVIIe siècle, secondèrent le moins le pouvoir royal désireux de multiplier et d'améliorer les grands chemins.

Pays d'Etat, la Bretagne avait réussi à garder une certaine indépendance. L'administration des ponts et chaussées se ressentit de cette indépendance. Elle y eut un caractère original. Contrairement à l'administration lorraine, par exemple, qui fut assimilée au système français en septembre 1770, elle garda son autonomie. Malgré les efforts du contrôleur général qui, dans l'intérêt du service, désirait et tenta la réunion, le personnel des ponts et chaussées de Bretagne forma un corps à part, étranger au corps des ponts et chaussées de France. Sans doute il arriva que l'ingénieur en chef, comme l'ingénieur Frignet, ou de simples ingénieurs, comme l'ingénieur Dorotte, sortissent des ponts et chaussées de France, mais ce furent des exceptions, et une fois nommés en Bretagne, ils ne relevèrent plus que de l'intendant et des Etats.

Pendant longtemps les voies de communication furent très négligées. Le gouvernement prétendait imposer à la province les frais d'entretien des routes. Au début du XVIIe siècle, Sully insista à différentes reprises auprès des Etats pour leur

(1) Cette introduction est l'analyse rapide d'une étude qui sera publiée plus tard intégralement. Cette étude formait la première partie d'un Mémoire présenté à la Faculté des Lettres de Rennes en juillet 1903, sous le titre *De l'administration des grands chemins et du régime de la corvée en Bretagne au XVIIIe siècle.*

demander de réparer les routes. Les Etats s'y refusèrent toujours. Ce n'est qu'en 1671 qu'ils se décidèrent à accorder au roi un subside annuel pour l'entretien des chemins.

Ce subside annuel n'était pas affecté à l'entretien de toutes les voies de communication. En droit, en effet, les villes devaient entretenir leurs banlieues et leurs pavés sur le produit de leurs octrois. En fait, les octrois rapportant souvent peu, les Etats et l'intendant furent obligés de venir fréquemment en aide aux villes appauvries et endettées, soit en leur accordant des fonds, soit en diminuant l'étendue de leurs banlieues, soit même en supprimant complètement leurs faubourgs.

D'autre part, la province n'avait pas pris à sa charge les chemins allant de bourg à hameau ou de hameau à hameau. Les chemins qu'on appelle aujourd'hui vicinaux devaient être entretenus par les possesseurs de droits de péage ou par les propriétaires riverains. Ceux-ci s'acquittèrent peu ou point de leurs obligations. L'intendant et la Cour de Rennes se bornèrent à édicter contre les délinquants des peines sévères, qui restèrent vaines. Les Etats ne consacrèrent aucun fonds à la vicinalité, qui n'exista pas pour ainsi dire au XVIIIe siècle.

Ainsi le budget des ponts et chaussées était uniquement destiné aux grands chemins, c'est-à-dire aux routes royales et aux routes de ville à ville. Ce budget, d'une façon générale, s'accrut progressivement. De 25.000 livres en 1671, de 30.000 en 1698 et de 21.000 en 1716, il passa à 40.000 en 1722, à 50.000 en 1734, à 150.000 en 1741, à 290.000 en 1753, à 300.000 en 1781. Cependant il resta insuffisant.

Quand, en 1671, il fut voté pour la première fois, on laissa aux Etats le soin d'en disposer. Mais ceux-ci ne purent s'entendre sur son emploi; en 1673, ils prièrent le duc de Chaulnes, le gouverneur de la province, « de pourveoir comme il l'entendroit à la confection des différents ouvrages. » C'était lui abandonner la direction des ponts et chaussées. Cette direction, le gouverneur et l'intendant la gardèrent jusqu'en 1785. Quand, à cette date, on la leur enleva, elle leur était contestée depuis longtemps. Devant l'activité des intendants et des gou-

verneurs, qui connaissaient et décidaient de tout, les Etats regrettèrent de les avoir laissé prendre une autorité si grande. Ils ne songèrent plus qu'à ressaisir ce qu'ils avaient abandonné en 1673. Jusqu'au jour où ils supplantèrent définitivement l'intendant, ils ne cessèrent de lui arracher des concessions, d'empiéter sur ses attributions. Dans leur lutte contre les intendants, ils invoquèrent les privilèges de la province, le bien public, l'intérêt des administrés, mais au fond ils agirent au profit d'une classe et se soucièrent plus de leurs intérêts particuliers que du bien général.

Dès 1701 les Etats obtinrent que leur trésorier ne paierait que les sommes ordonnées par eux. Dès lors ils furent maîtres de fixer les dépenses des ponts et chaussées et, par conséquent, de permettre ou de défendre tels ou tels travaux. Encouragés par ce succès, les Etats cherchèrent à enlever à l'intendant le droit de faire les adjudications, prétendirent prendre part à la nomination des ingénieurs, décider de la réception ou du refus des ouvrages entrepris. Un arrêt du 18 décembre 1725 rejeta leur prétention et donna seulement le droit aux commissaires des Etats d'assister aux adjudications. Les commissaires des Etats ne purent se résigner à ce rôle passif. Ils réclamèrent la voix délibérative. Le contrôleur général ne sut ni la leur accorder ni la leur refuser; il les laissa la prendre.

Bientôt les Etats s'enhardirent et usurpèrent presque toutes les fonctions de l'intendant. L'ordonnance du 31 avril 1735 remit les choses au point et affirma à nouveau les droits de l'intendant.

Mais le gouvernement manquait de résolution ; il recommandait la conciliation. C'était encourager les empiètements des Etats qui, en 1746, demandèrent que l'administration des fonds fût donnée à la Commission intermédiaire.

Si, sous le gouvernement de d'Aiguillon, la lutte devint plus vive, plus âpre, ce fut précisément parce que le commandant et l'intendant Le Bret s'opposèrent énergiquement aux entreprises des Etats. Ceux-ci pourtant finirent par avoir raison de l'énergie du commandant qui, en 1762, leur céda le droit de

procéder aux adjudications et de régler, de concert avec l'intendant, les travaux par corvée.

Le personnel des ponts et chaussées échappait encore à la juridiction des Etats. En 1770, ils cherchèrent à l'y soumettre. Ils n'y réussirent pas en droit; en fait ils s'arrogèrent les prérogatives qu'on leur refusait. Mal soutenus par le pouvoir royal, les intendants ne voulurent plus ou n'osèrent plus user de toute leur autorité. De concessions en concessions, ils en vinrent à n'avoir plus aucun pouvoir. D'un conflit survenu en 1781, il ressort que la commission intermédiaire, à cette date, dirigeait presque seule les ponts et chaussées de la province. Le gouvernement finit par consacrer les usurpations des Etats. Le 30 janvier 1785, un arrêt du Conseil attribua aux Etats la pleine et entière administration des grands chemins.

Cette administration, dont l'intendant et les Etats se disputèrent si âprement la direction, ne se constitua, ne se précisa qu'assez tard.

Au début du siècle, alors qu'il n'existait que quelques grandes voies de communication, on affecta à chaque route un ingénieur et des employés subalternes. Dans la seconde moitié du siècle, les chemins se multiplièrent. On divisa la province en départements. Entre 1757 et 1789, le nombre de ces départements varia avec le nombre des ingénieurs placés à leur tête. Si, en 1757, on ne comptait que sept départements, en 1762 on en comptait neuf : les départements de Rennes et de Nantes avec chacun un ingénieur et trois sous-ingénieurs, les départements de Vannes, Quimper, Landerneau, Guingamp, Saint-Brieuc, Dol et Pontivy avec chacun un ingénieur et un sous-ingénieur. Entre 1773 et 1775, le département de Rennes fut sectionné en deux; mais, en 1785, le sectionnement fut supprimé.

L'étendue respective des départements fut plusieurs fois modifiée. Le développement inégal du réseau dans les divers départements rompait en effet l'équilibre qu'on essayait d'établir entre les circonscriptions confiées à chaque ingénieur. De plus cette étendue s'accrut considérablement, surtout dans le dernier tiers du siècle. C'est qu'en effet le réseau des routes

s'agrandit rapidement à partir de 1750. En 1757, il y avait trois cent quatre-vingts lieues de routes en Bretagne. En 1769, un an après le départ du duc d'Aiguillon, qui avait donné un essor inaccoutumé aux travaux publics, on en comptait huit cent une et, en 1789, neuf cent cinquante.

Quand l'ouverture d'une route avait été décidée, on procédait à l' « alignement ». L' « alignement » donnait lieu souvent à des abus, qui faisaient redouter aux paysans la construction des routes nouvelles. Les ingénieurs, épris de la ligne droite, renonçaient parfois à se servir des chemins déjà existants, n'hésitaient pas assez à couper à travers les terres, à abattre les bâtiments qui les gênaient. Ces abus étaient d'autant plus intolérables que l'expropriation n'entraînait le plus souvent aucune indemnité. En principe, on ne devait de dédommagements qu'aux propriétaires de champs transformés en carrières, de terrains pourvus de clôture et de maisons habitées.

L'alignement tracé, on ouvrait la route et on en commençait la construction proprement dite. D'après l'ordonnance du 5 novembre 1754, qui régla la forme et la composition des chaussées, la construction d'une route ou d'une partie de route durait au moins quatre années.

Pendant ces quatre années, on effectuait deux sortes de travaux : les « travaux par corvée » et les « travaux à prix d'argent. » On entendait par « travaux à prix d'argent » les travaux d'art. Ceux-ci étaient exécutés par des entrepreneurs, qui les prenaient en adjudication. Le mode d'adjudication différait par certains côtés de celui en usage de nos jours. L'adjudication était alors une véritable vente aux enchères à rebours : c'était à la criée que les offres étaient faites, et l'adjucation n'était pas forcément prononcée en faveur de celui qui demandait le moins ; l'intendant pouvait l'ajourner.

Les entrepreneurs devenus adjudicataires étaient surveillés pendant la durée des travaux. Malgré les précautions prises contre eux, ils commirent de nombreux abus et violèrent parfois les conditions de leur contrat.

Les « travaux à prix d'argent », comme les « travaux par

corvée », étaient surveillés, reçus et dirigés par le personnel des ponts et chaussées.

Dans la première moitié du siècle, ce personnel fut plus nombreux et plus compliqué que dans la seconde. En 1755, il y avait deux cent trois employés; en 1778, vingt et un seulement. Dans l'intervalle, les emplois de Perraieurs et de Lamballais[1], ceux d'Inspecteurs, de Reviseurs et de Piqueurs avaient été supprimés, les uns en 1737, les autres en 1757. En revanche, le nombre des ingénieurs s'était accru; il était passé de trois en 1737 à vingt-trois en 1782, dont un ingénieur en chef, neuf ingénieurs et treize sous-ingénieurs.

Longtemps le recrutement de ces ingénieurs ne fut pas régi par des règles fixes. La faveur, la vénalité jouèrent un grand rôle dans leur nomination. Ce n'est que dans le dernier tiers du siècle qu'on admit la nécessité pour les candidats d'une préparation théorique et pratique. En 1770, l'ingénieur en chef Frignet créa une école d'ingénieurs qu'il installa dans ses bureaux. A partir de cette date, ingénieurs et sous-ingénieurs furent recrutés par voie de concours.

Les ingénieurs étaient surmenés. Si l'on songe que, vers 1782 par exemple, le moindre département comptait quatre-vingts lieues de routes et qu'il n'avait à sa tête qu'un ingénieur et un sous-ingénieur, privés de tout subordonné, on conclura que le personnel était insuffisant pour visiter les routes, surveiller les travaux à prix d'argent et les travaux par corvée et dresser les plans et devis des ouvrages à construire, des routes à ouvrir.

Le traitement annuel que recevait ce personnel fut progressivement augmenté dans le cours du siècle. Il s'éleva de 4.000 livres à 8.000 pour l'ingénieur en chef, de 1.500 à 3.000 pour l'ingénieur, de 500 à 1.500 pour le sous-ingénieur. Outre ce traitement fixe, les ingénieurs recevaient des exemptions d'impôts et des gratifications. Ce n'est qu'à la fin du siècle qu'ils purent espérer une retraite après de longs services. Au

(1) Les Perraieurs étaient des carriers préposés à l'extraction de la pierre dans les carrières. Les Lamballais apprenaient aux corvoyeurs à faire des bordures régulières et à empierrer les levées.

début en effet la retraite ne fut pas un droit, mais une faveur rarement accordée par les Etats. C'est en 1787 que des règles déterminèrent les conditions d'admission à la retraite, trente ans de services, et le taux de la pension, la moitié des appointements touchés en activité. Ces gratifications et ces traitements, qui ne furent pas toujours régulièrement payés, n'étaient pas en rapport avec les fonctions et les obligations des ingénieurs. Les frais entraînés par les tournées, le port des ordonnances, avis et mémoires, l'impression des instructions aux corvoyeurs, les levés de plans et le toisé des ouvrages les rendaient insuffisants et obligeaient parfois les ingénieurs à contracter des dettes.

Mal rétribués et peu considérés, les ingénieurs, pour ne pas s'endetter, étaient amenés à se soustraire à quelques-unes de leurs obligations les plus dispendieuses, à commettre des abus et à chercher des ressources dans des occupations étrangères à leurs fonctions.

Ainsi, au XVIIIe siècle, en Bretagne, l'administration des ponts et chaussées resta indépendante des ponts et chaussées de France, le budget en fut instable et insignifiant, le personnel trop réduit, les ingénieurs trop peu payés.

Cette médiocrité du budget, cette insuffisance du personnel et des traitements furent contraires au bien du service. Elles étaient dues à la parcimonie et à l'égoïsme des Etats, que l'indépendance des ponts et chaussées de la province avait laissés seuls maîtres en cette matière. La tutelle des Etats fut donc nuisible à l'administration des grands chemins bretons.

CHAPITRE I

DU RÉGIME DE LA CORVÉE

De la corvée et de son établissement. — Les fonds votés par les Etats étaient entièrement absorbés par les traitements du personnel des ponts et chaussées et par les travaux à prix d'argent, adjugés à des entrepreneurs. Mais ces travaux à prix d'argent — qui, d'ailleurs, ne furent pas toujours mis en adjudication [1] — étaient assez limités puisqu'ils ne comprenaient que les travaux d'art [2]. Tous les autres travaux, l'aplanissement, l'empierrement et l'entretien des routes, la construction des accotements et des fossés, l'extraction de la pierre, le transport des matériaux, étaient des « travaux de corvée. » Ces travaux de corvée étaient exécutés par les contribuables ou corvoyeurs.

La corvée était essentiellement gratuite et obligatoire : Les corvoyeurs étaient réquisitionnés pour ouvrir ou réparer les routes et n'avaient droit à aucun salaire. Parfois, cependant, dans la première moitié du siècle, ils refusèrent de se rendre sur les chemins sous prétexte qu'on ne voulait pas les indemniser de leur travail ; mais une ordonnance de l'intendant, en les invitant à se soumettre sous peine d'amende, venait leur rappeler que les « corvées devaient être purement gra-

(1) Pour se débarrasser des entrepreneurs, qu'on accusait d'être trop exigeants, on renonçait parfois aux adjudications pour recourir au système dit « d'économie ». Ce système consistait à faire exécuter par les corvoyeurs, à prix réduit, gratuitement même, les travaux ordinairement entrepris par les adjudicataires. (A. d. I.-et-V. C. 2264. Mémoire de la Commission intermédiaire, 31 juillet 1737.)

(2) Le nombre des travaux mis en adjudication diminua rapidement. On chargea bientôt de l'extraction des pierres les corvoyeurs, et une ordonnance du 6 décembre 1734 arrêta « qu'il ne serait fait à l'avenir d'adjudication que pour les ponts, ponceaux et pavés dans les lieux où il serait nécessaire d'en faire. » (A. d. I.-et-V. C. 2261.)

tuites tant par l'intérêt personnel des particuliers qui en étaient tenus que par rapport à l'utilité publique... [1] »

L'introduction de la corvée en Bretagne date du XVIIIe siècle. Elle ne remonte pas plus haut, comme pourrait le laisser supposer une lettre-mémoire d'un membre de la commission des grands chemins, qui écrivait : « La corvée au surplus n'est point de nouvelle institution, ce n'est point une imagination de la nouvelle administration. La corvée est connue en Bretagne depuis qu'il y a des chemins [2]. »

L'auteur de cette lettre assimilait sans doute à la corvée les prestations en nature exigibles au temps de Colbert et sous ses successeurs. Ces prestations n'étaient demandées que de loin en loin, pour quelques réparations de routes ou pour quelque construction extraordinaire, et elles étaient rétribuées [3].

Elles furent quelquefois dures; en 1689, par exemple, pour élever les fortifications de Brest, on tira des paroisses environnantes, dans un rayon de vingt, vingt-cinq et même trente lieues, une foule de paysans qui se trouvèrent jusqu'à dix-huit mille et vingt mille ensemble sur les chantiers. Il y eut des abus : « ce que je trouve à redire, écrit l'intendant à ce sujet, est que l'on n'a point dressé d'estat au contrôle des paroisses d'où l'on devoit tirer les hommes et les charrettes, suivant le plus ou moins de la force des unes et des autres, en sorte qu'on ne sait pas pourquoy on a tiré de l'une quatre et cinq cents hommes, d'une autre plus ou moins, et de là il se connoist à présent qu'on a trop poussé des paroisses sur le nombre des habitans qu'on en a fait venir, et que d'autres ont esté bien mieux traitées, et dont on auroit pu retirer davantage... J'ay marqué aussy les mauvais traitements qu'ont reçus tous ces pauvres gens, et comme ils ont perdu partie de leur paye, en les faisant attendre pour la recevoir, et comme les capitaines et souvent les recteurs mesme des paroisses ont consommé en

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 28 mai 1731.
(2) A. d. I.-et-V. C. 1713.
(3) Elles furent demandées notamment en 1689, en 1699 (Ordon. 21 avril 1699), en juin 1730 (Ordon. 16 juin 1730). (A. d. I.-et-V. C. 2261.)

voyages et mauvaises dépenses ce qui estoit dû aux paysans qui avoient travaillé... [1] » Mais en général les prestations ainsi exigées étaient légères, et si ces menues réparations effectuées d'ordinaire par l'ensemble des habitants dans l'étendue du territoire de la commune ou des communes voisines sont une des origines de la corvée, il ne faudrait pas les assimiler à la corvée, qui, à partir de 1730, fut exigée régulièrement pour la réparation ou la construction des grands chemins [2].

C'est le 23 décembre 1730 [3] que l'application de la corvée

(1) Lettre de M. de Pommereu au Contrôleur général, 4 juin 1689, dans Boislisle, *Correspondance des Contrôleurs généraux...*, t. II, p. 185.

(2) Des Cilleuls, *Origine et développement du régime des travaux publics en France...*, p. 39.

(3) Autant qu'il m'a été possible d'établir une date. Il y a peu de documents sur l'établissement de la corvée aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, et ils sont contradictoires.

D'après un mémoire (*Observations sur l'administration des chemins*, A. d. I.-et-V. C. 2267) postérieur à 1780 « les travaux de corvée *n'auraient* commencé à avoir lieu que vers 1736. » Mais cette affirmation est démentie par l'ordonnance du 28 mai 1731 qui rappelle la gratuité de la corvée, par l'ordonnance du 23 décembre 1730 qui semble bien recommander la corvée comme une innovation et par un mémoire de 1754 qui donne quelques notes rapides sur l'administration des grands chemins et sur la corvée, et qui commence ainsi : « Lors de l'établissement des corvées en 1730... » (A. d. I.-et-V. C. 2407.)

Gohier (*Mémoire pour le Tiers-Etat de Bretagne*, 1789, p. 103) fixe aussi l'introduction de la corvée dans la province au 23 décembre 1730. D'après une ordonnance de l'intendant, du 10 août 1783, ce serait en janvier 1724 que la corvée aurait été introduite en Bretagne : « L'arrêt du Conseil du 11 janvier 1724 qui fait la loi dans la province pour la corvée des grands chemins y assujettit les administrateurs des hôpitaux... » (A. d. I.-et-V. C. 2378, f° Clisson, 1776-83.)

C'est le seul document que j'ai vu qui donne cette date, je n'ai pas trouvé l'arrêt du Conseil en question; un document de cette importance aurait dû pourtant être conservé dans les archives de l'intendance. Est-ce par erreur alors que l'intendant a écrit janvier 1724 ? C'est possible, car à plusieurs reprises j'ai constaté que les intendants, qui rappelaient une ordonnance confirmée ou annulée par eux, qui citaient un règlement antérieur, le faisaient sans exactitude...

Est-ce à la corvée payée, exigée de temps en temps avant 1730, que fait allusion cet arrêt de 1724 ? C'est possible encore; c'est même l'hypothèse la plus acceptable à moins qu'on eût, ce que je n'ai pu savoir, essayé avant 1730 d'appliquer partiellement la corvée. En tout cas, si la corvée avait été introduite en Bretagne en 1724, on ne s'expliquerait pas l'ordonnance de décembre 1730, ou tout au moins on ne s'expliquerait pas comment cette

en Bretagne fut décidée par une ordonnance du duc d'Estrées et de l'intendant de La Tour. « L'utilité des corvées, disait l'article XV de cette ordonnance, ayant été reconnue dans tous les pays où elles ont été mises en usage, non seulement pour accélérer le travail mais encore pour augmenter les ouvrages et en diminuer la dépense; il en sera ordonné autant qu'elles seront jugées nécessaires dans les temps qu'il n'y a point d'occupation à la campagne, soit pour les semences soit pour les récoltes, en observant de choisir les paroisses de proche en proche qui seront le plus à portée et de commander tous les voituriers et journaliers chacun à leur tour et ordre sur les rolles qui seront arrêtés sans exception ni préférence, en prenant au surplus toutes les mesures pour que lesdites corvées ne soient à charge aux paroisses que le moins qu'il sera possible [1]. »

La corvée fut introduite en Bretagne de la même manière et à la même époque que dans le reste du royaume. C'est aux intendants en effet, et surtout à Orry le contrôleur général des finances qu'est due l'application de la corvée dans des provinces où elle n'existait pas au XVIIe siècle.

Au XVIIe siècle la corvée n'était employée que dans les provinces frontières, comme l'Alsace, la Franche-Comté, le Hainaut, l'Artois, le Dauphiné, où elle n'avait d'ailleurs le plus souvent qu'un caractère extraordinaire. Elle gagna rapidement les autres provinces parce que partout elle parut un moyen économique d'entretenir les routes qui, faute d'argent, étaient négligées. Un des partisans les plus zélés des corvées fut Orry, qui avait été successivement intendant des généralités de Soissons et de Valenciennes, où il avait lui-même appliqué la corvée, et qui arriva au contrôle général en mars

ordonnance ne rappelle pas l'arrêt de 1724. Enfin si l'on songe qu'Orry est entré au Contrôle général en mars 1730 et qu'il s'occupa aussitôt de propager le système des corvées dans les provinces, l'introduction de la corvée à la date de 1730 ne nous surprend pas. L'intendant de Bretagne dut se ranger à l'avis d'Orry avec d'autant plus d'empressement que les fonds des grands chemins étaient plus limités et que l'état des routes était plus mauvais.

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 23 décembre 1730.

1730. Il préconisa aux intendants un système qu'il avait pu apprécier; ses conseils furent écoutés; on les suivait déjà quand parut un Mémoire imprimé, mais anonyme, sur la conduite du travail par corvées : ce mémoire qui commençait ainsi : « Il est impossible de parvenir à l'entière réparation des chemins sans le travail des corvées... [1] » fut envoyé à tous les intendants et ingénieurs des provinces. Le 13 juin 1738, les règles posées dans ce mémoire furent confirmées par une Instruction d'Orry, qui en modifia quelques-unes. Désormais la corvée devint une mesure générale ; mais ce qu'il faut bien remarquer, c'est qu'elle ne le devint pas à la suite d'une loi, mais d'une simple circulaire du contrôleur général ; elle se transforma en institution « d'une façon pour ainsi dire subreptice et sans qu'aucun acte législatif lui eût jamais donné une existence ouvertement légale [2]. » Cela fut surtout sensible en Bretagne, qui était un pays d'Etat. La corvée y fut mise en vigueur en vertu d'une ordonnance de l'intendant, « il ne paroit pas que les Etats ayent été consultés sur cet objet ni qu'aucun arrêt du conseil leur ait attribué la moindre inspection en cette matière, les travaux ont été ordonnés, répartis et exécutés d'autorité des commissaires du roi et on ne voit pas que les Etats ayent eu la moindre part aux premiers règlements faits à ce sujet [3]. »

En Bretagne la corvée jouit d'une grande faveur auprès des intendants et des Etats, au moins à l'origine. A la fin du siècle, quelques intendants sentirent que, si la corvée était une source d'abus, elle était aussi un obstacle à la bonne construction et au bon état des chemins [4] ; mais tout d'abord les Etats qui, eux, restèrent toujours partisans des travaux par corvées, adoptèrent sans réserve un système permettant de rejeter sur les paysans une partie des charges de la province, et

(1) Cf. Vignon, *Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France aux XVIIe et XVIIIe siècles...* — Boyé, *Les Travaux publics et le régime des corvées en Lorraine au XVIIIe siècle.* — Anonyme, *De l'importance et de la nécessité des chemins publics en France...*

(2) E.-J.-M. Vignon, *op. cit.*, t. I, p. 76.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2267. Observations sur l'administration des chemins.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2272. Gratifications et indemnités au sieur Frignet.

les intendants virent dans la corvée le moyen de suppléer à l'insuffisance des sommes affectées par les Etats aux grands chemins. Dès 1732 les députés des Etats étendent la corvée à des travaux ordinairement mis en adjudication, qu'ils font faire par « économie. » Pour se justifier de leur conduite, ils soutiennent que les ouvrages « faits par économie sont infiniment meilleurs que les ouvrages rendus par les adjudicataires », qu'ils coûtent une fois moins à la province que les autres, puisque chaque toise faite par adjudication monte à 100 sols ou à 6 francs, tandis que la toise faite par économie ne revient qu'à 50 sols ou à un écu [1].

Il semble qu'au début on ait montré de la modération dans l'emploi des corvées : en 1738, le contrôleur général écrit au commandant en chef de Brancas qu'il est surpris qu'on n'ait pas entrepris la réparation de certaines routes et il ajoute : « Il n'en est pas des ouvrages qui se font à corvées ainsy que de ceux qui se font à prix d'argent...; » les sommes votées limitent l'étendue des travaux « au lieu qu'à l'égard des ouvrages qui se font à corvées, on peut non seulement en entreprendre plusieurs à la fois, mais il convient même d'en user ainsy... [2] » Les intendants pensèrent bientôt comme le contrôleur général; ils ne se firent pas scrupule d'user et d'abuser des corvées dont, par leurs ordonnances, ils fixèrent peu à peu le régime.

Législation de la corvée avant 1754. — Il s'en faut de beaucoup que la législation des corvées ait été fixée du premier coup en Bretagne et qu'elle n'ait pas varié dans tout le cours du XVIIIe siècle. Il y a deux périodes assez nettes dans l'histoire de cette législation. De 1730, date de l'établissement de la corvée, à 1754, s'écoule une période de tâtonnements; on assiste à des expériences, des essais fréquemment répétés, qui modifient à chaque instant le régime de la corvée : les ordonnances se multiplient, se confirmant

(1) A. d. I.-et-V. C. 3798. Mémoire de 1732 présenté par les députés des Etats... Commission intermédiaire, Registre des délibérations pour l'année 1732.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2264. Lettre du 7 décembre 1738.

ou se détruisant les unes les autres. En 1754, le duc d'Aiguillon promulgue une ordonnance capitale, l'ordonnance du 5 novembre 1754, qui fixe le régime des corvées, arrête les obligations des corvoyeurs, remanie le personnel des ponts et chaussées et annule les ordonnances précédentes, dont elle n'a retenu que quelques dispositions.

Quand on introduit en 1730 la corvée, on inaugure deux façons d'employer les corvoyeurs : ou ceux-ci travaillent sous la conduite de piqueurs payés par la province, ou ils sont mis à la disposition des entrepreneurs qui se sont rendus adjudicataires de certains ouvrages à condition de se servir des corvoyeurs [1]. Dans le premier cas, les corvoyeurs se munissent d'outils, la province ne leur fournit que les barres et la poudre nécessaires pour les « escarpements de montagnes [2] ; dans le second, comme l'arrête l'article X de l'ordonnance du 19 décembre 1732, les entrepreneurs doivent fournir aux corvoyeurs qu'ils dirigent les tombereaux, brouettes, pics et pelles dont on a donné le modèle [3]. Ce double mode d'emploi subsista jusqu'en 1734. A cette époque on trouva que les entrepreneurs abusaient des corvoyeurs. Ceux-ci ne devaient faire pour les entrepreneurs que des ouvrages déterminés à l'avance ; mais les adjudicataires exigeaient des corvoyeurs « au delà de ce qu'ils devaient [4]. » Aussi renonça-t-on à employer les corvoyeurs sous la conduite des entrepreneurs auxquels on ne laissa que les ouvrages de maçonnerie. Les corvoyeurs travaillèrent dès lors sous la seule surveillance des piqueurs et sous la direction des Lamballais qui leur apprirent à construire une chaussée, à faire les fossés et les accotements [5].

Tout d'abord les corvoyeurs travaillèrent en bandes, et les

(1) A. d. I.-et-V. C. 2407. Mémoire sur la corvée de 1754.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 18 janvier 1738 (art. IV). Ordon. 6 décembre 1734 (art. V).

(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 19 décembre 1732 et 6 décembre 1734.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 19 déc. 1732 (art. XVI); A. d. I.-et-V. C. 2407. Mémoire sur la corvée de 1754.

(5) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 6 déc. 1734.

paroisses ensemble [1]. Les routes furent divisées en stations et les stations subdivisées en ateliers. A chaque atelier on affecta un certain nombre de paroisses riveraines [2]. La route de Rennes à Ingrandes par Nantes fut divisée, par exemple, en six stations, subdivisées elles-mêmes en vingt-huit ateliers. Nous avons le rôle des corvoyeurs employés sur cette route pour vingt-six ateliers : le nombre total des corvoyeurs appelés par jour sur ces vingt-six ateliers était de deux cent trente-quatre [3].

Bientôt on s'aperçut des inconvénients qu'entraînait ce travail en commun : toutes les paroisses ne montraient pas le même zèle et la même régularité; le travail fourni par chacune des paroisses se trouvait être fort inégal, par suite de l'assiduité des unes, de la paresse des autres. Des paroisses réclamèrent et demandèrent « pour éviter que les plus assidus ne fissent la besogne des paresseux » qu'on leur fixât une tâche dans les ateliers. Le 20 mars 1736, le commissaire départi accéda à leur requête et ordonna de déterminer la tâche de chaque paroisse ; cette tâche devait être faite dans un délai fixé ; le général de la paroisse, en cas de retard, serait déclaré responsable [4]. Cette mesure de l'intendant fut approuvée et généralisée par un arrêt du Conseil d'Etat du 5 novembre 1737 : le roi décidait qu'il serait à l'avenir fixé une tâche à chaque paroisse affectée à la réparation des chemins, et il confirmait

(1) Pourtant l'ordonnance du 19 déc. 1732 (art. XII) portait : « On fixera l'étendue du chemin à faire par chaque paroisse en tenant compte de la difficulté de l'ouvrage et du nombre des corvoyeurs de la paroisse ». La même ordonnance (art. XXXVIII) prescrivait à l'ingénieur de poser « une borne taillée carrée, dure, de six pieds en total de hauteur, de treize à quatorze pouces d'épaisseur de tous sens, qui sera enfoncée de douze pieds dans la terre maçonnée tout autour, sur laquelle sera gravée aux deux cotez opposés le nom des deux paroisses auxquelles elle servira de limite pour ledit entretien ».

Ces articles, s'ils eussent été exécutés, eussent rendu la répartition des travaux plus équitable, mais ils ne le furent pas, et dès le 16 mars 1734 les routes étaient divisées en stations où plusieurs paroisses travaillaient ensemble.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 16 mars 1734.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Route de Rennes à Ingrandes-Ateliers.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordonnance du 20 mars 1736.

la distribution des tâches que l'intendant, de sa propre autorité, avait déjà faite sur les routes de Rennes à Vitré, de Vitré à la Gravelle, de Rennes à Nantes et de Nantes à Ingrandes [1].

L'établissement de la tâche était un progrès et il donna d'excellents résultats. Il déplut pourtant aux commissaires des Etats, qui le critiquèrent. Ceux-ci prétendirent qu'avec la tâche il y avait eu moins de travail et plus de dépenses : l'intendant répondit que, malgré les entraves apportées par les commissaires à l'exécution de son ordonnance, on avait fait plus d'ouvrage en trois mois avec la tâche que jadis dans vingt mois avec l'ancien régime, et qu'il n'y avait pas eu « un sol d'amende » de prononcé contre les corvoyeurs qui « auparavant étoient ruinés par les amendes. » Et l'intendant, à l'appui de ses dires, donnait des chiffres, qui prouvaient la supériorité du nouveau régime. Du 1er août 1734 à la fin d'avril 1736 il avait été fait :

4.218 toises de levées;

12.949 toises d'élargissement ayant coûté plus de 20.000 livr.

Avec la tâche, depuis la fin d'avril 1736 à août 1736, on avait fait :

4.524 toises de levées;

10.034 toises d'élargissement n'ayant coûté que 10.000 liv. [2].

Durée des travaux. — A quelle époque s'effectuaient les travaux de corvée ? On peut dire que la corvée fut d'abord exigible toute l'année, sauf pendant le temps des moissons. L'ordonnance du 19 décembre 1732 arrêtait que les corvoyeurs ne pourraient être appelés « pendant la moisson, les semences, le transport des foins ou autres récoltes suivant l'usage des lieux » (art. XIII) [3]; en 1734, l'intendant ordonne de n'interrompre les travaux de corvée que pendant deux mois, du 1er août au 30 septembre, mais recommande toutefois d'avancer

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Arrêt du Conseil d'Etat du 5 nov. 1737.
D'après cet arrêt, il est probable que les paroisses qui avaient réclamé la tâche étaient celles affectées aux routes de Rennes à Vitré, de Vitré à La Gravelle, de Rennes à Nantes et de Nantes à Ingrandes, car ce sont elles qui ont bénéficié les premières de la nouvelle mesure.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2264. Lettre de l'Intendant du 31 août 1736.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 19 déc. 1732.

ou de retarder les deux mois suivant l'exigence des lieux [1] (art. VIII) ; la durée des travaux était donc fixée à dix mois par an. Cette durée énorme est réduite en 1738 à quatre mois, et on distingue des travaux d'hiver et des travaux d'été : en hiver, c'est-à-dire en janvier et en février, les paroisses tireront la pierre, la toiseront et la voitureront ; en été, c'est-à-dire du 15 mai au 1er août, elles travailleront aux réparations du chemin. On les laisse libres d'ailleurs de prendre les arrangements qu'elles voudront : si elles peuvent extraire en huit jours la quantité de pierre qui leur est nécessaire, elles seront quittes de la corvée d'hiver ; on ne leur demande que d'avoir accompli leur tâche à l'expiration du délai fixé [2]. C'était là une conséquence de l'établissement de la tâche par paroisse.

Des corvoyeurs. — Les gens soumis à la corvée des grands chemins sont dits « corvoyeurs ». Tous ceux qui sont sujets au casernement, même les femmes et les mineurs taxés à vingt sols de capitation, doivent, de 18 à 50 ans [3], fournir la corvée. Les uns doivent la corvée personnelle ; les autres la corvée de harnais ; d'autres peuvent se faire remplacer par un ouvrier, à condition que leur remplaçant ne soit ni un vieillard, ni une femme, ni un enfant hors d'état de tra-

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 6 déc. 1734.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2261. Arrêt du 18 janv. 1738; A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 18 déc. 1738.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. des 8 et 20 avril 1731. Il semble que l'âge n'exempte pas de la corvée. On voit des corvoyeurs soumis à la corvée jusque dans un âge très avancé. En 1784 Pierre Bonnefoy, qui a été vingt-quatre ans député de Credin, n'est déchargé de cet impôt qu'à l'âge de quatre-vingt-quatre ans. (A. d. I.-et-V. C. 2426, f° Credin, 1775-84.)

Dans une requête adressée à l'intendant en 1775, le sieur Hauteville Le Hir, receveur des droits de l'Amirauté à Lochrist, appuie sa demande d'exemption de plusieurs raisons, mais il dit notamment « qu'il est plus que septuagénaire et qu'à cet âge tout individu est affranchi par la loy de toute espèce de corvée ». On lui accorda l'exemption, non en raison de son âge, mais à cause de sa qualité de receveur. (A. d. I.-et-V. C. 2424, f° Lochrist.)

Enfin dans une réponse à la requête d'une dame Gigon qui, pour se faire dispenser, arguait de son grand âge (soixante-dix-sept ans), le général de la paroisse de La Mézière écrit : « ... Comme l'âge n'exempte point de la corvée, du moins qu'on la fasse faire... » (A. d. I.-et-V. C. 2414, f° La Mézière.)

vailler [1]. Le nombre des corvoyeurs est donc considérable. En 1753, l'ingénieur en chef l'évaluait à 225.000 [2].

Le nombre des corvoyeurs, que chaque paroisse fournit, est fixé d'après le rôle des contribuables au casernement, de façon à ne pas appeler plus de deux fois par mois chaque corvoyeur sur l'atelier. Les corvoyeurs de harnais, c'est-à-dire ceux qui possèdent un harnais et qui doivent le mettre au service de la corvée, peuvent être commandés pour la « corvée à bras » quand il n'est pas besoin de voiturer des terres ou des pierres. Quand, au contraire, les harnais sont indispensables, on réduit de deux hommes par harnais le nombre de corvoyeurs à demander à chaque paroisse[3]. D'après une ordonnance de 1738, on ne peut réquisitionner moins du quart de tous les harnais de la paroisse à la fois [4].

En 1731, ce sont les représentants du général, les syndics, trésoriers et marguilliers, qui dressent l'état de tous les journaliers et manœuvres de leur paroisse, capables de travailler, depuis 18 ans jusqu'à 50 ans, et l'état de tous les charretiers, voituriers et autres ayant des chevaux de charge ; qui désignent les harnais appartenant à un seul propriétaire et ceux qui n'ont été formés qu'en réunissant les bêtes de plusieurs laboureurs [5]. Ces états sont adressés au subdélégué de l'intendant, qui arrête les rôles des journaliers et voituriers à commander pour la corvée [6]. C'est d'après ces rôles que les trésoriers et les fabriciens désignent chaque semaine le nombre de corvoyeurs qu'ils sont obligés de fournir par jour. Le rôle, qu'ils dressent ainsi, est publié après la messe paroissiale, huit jours avant « son exécution »; et un double en est remis au piqueur [7].

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 16 mars 1734 (art. II et III).
(2) A. N. H. 457. Mémoire de l'ingénieur en chef de Grandmaison, 3 avril 1753.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 6 déc. 1734 (art. VII et IX).
(4) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 20 nov. prise après l'arrêt du Conseil du 18 janvier 1738.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 8 avril 1731.
(6) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 8 avril 1731.
(7) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 16 mars 1734.

En 1737, lors de l'établissement de la tâche par paroisse, on donne au général la faculté de prendre les dispositions qu'il voudra pourvu que la paroisse effectue sa tâche[1] ; toutefois les dispositions prises doivent être approuvées par l'intendant [2]. Dès lors le général surveille et dirige les corvoyeurs par le moyen de députés et de syndics, qu'il doit élire. Ces députés et ces syndics sont choisis parmi « les officiers de judicature et autres personnes sachant écrire [3]. » Le nombre de ces députés varia: en 1745, on nomme au moins un député par frairie, dîmerie, trait, cordelée ou autre portion de paroisse ou trêve. En général, il y a un député par trente hommes : quand deux frairies ne possèdent pas chacune quinze contribuables, on les réunit et on leur donne un député commun [4]. En 1751, on diminue le nombre des députés ; on n'en élit plus qu'un par soixante hommes [5]. Aussitôt nommés, les députés sont tenus de se rendre tous ensemble sur le chemin, aux lieu et jour indiqués par l'ingénieur ou l'inspecteur, qui les renseigne sur la nature et l'emplacement de l'ouvrage assigné à leur paroisse, et qui leur donne toutes les indications utiles [6]. Puis ils demandent aux trésoriers, marguilliers, fabriciens et procureurs terriens, une copie fidèle — dûment signée — du rôle de la capitation de la paroisse; arrêtent le nombre de journaliers et de charretiers, qu'ils jugent à propos de commander, soit par jour, soit par semaine ; inscrivent le tout sur des registres spéciaux, en remettent une copie aux trésoriers et aux marguilliers... qui les font publier à l'issue de la messe paroissiale [7]. Tous les dimanches ils s'assemblent et délibèrent « tant sur les moiens » propres à accélérer les travaux, « que pour se rendre compte du nombre de journaliers et de harnois » employés la semaine précédente et du travail déjà accompli. Selon que la tâche est

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 18 mai 1738 (cf. le Préambule).
(2) A. d. I.-et-V. C. 2261. Arrêt du Conseil du 5 nov. 1737.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 20 nov. 1738.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 20 déc. 1745.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 17 janvier 1751.
(6) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 20 nov. 1738.
(7) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 18 mai 1738.

plus ou moins avancée et que le moment fixé pour la livrer est plus ou moins rapproché, ils diminuent ou augmentent les équipes de journaliers et de charretiers. En un mot, c'est aux députés en corps qu'il appartient désormais « de faire tous les arrangemens requis et nécessaires pour l'exécution des travaux imposés à leurs paroisses [1]... »

Nombre des journées de travail demandées à chaque corvoyeur. — Tous les corvoyeurs n'ont pas le même chemin à parcourir pour se rendre sur l'atelier. Ne sont assujetties à la corvée que les paroisses riveraines ; mais ces paroisses sont plus ou moins éloignées de la route à réparer ou à construire. Au delà d'une certaine distance, qui varia jusqu'en 1754, on ne peut réquisitionner les paroisses. En 1731, sont sujettes à la corvée les paroisses ou trêves dont les charretiers et les journaliers peuvent, quand la journée de travail est terminée, retourner coucher chez eux [2]. » Cette façon de désigner les paroisses corvéables dut donner lieu à de nombreuses contestations; elle permettait de faire des réquisitions arbitraires. En 1732, intervient une ordonnance plus précise, qui enjoint de « n'envoyer jamais les corvoyeurs à plus de deux lieues de distance de l'ouvrage » (art. XII) [3]. Cette ordonnance fut mal interprétée; les généraux des paroisses mesurèrent la distance du clocher de la paroisse au chemin et prétendirent être exempts de la corvée quand leur clocher se trouva à plus de deux lieues de l'atelier. Ils se trompaient. Une ordonnance du 6 décembre 1734 vint dissiper leur erreur, en expliquant l'ordonnance de 1732. Dès lors toute paroisse, dont

(1) Les trésoriers, marguilliers, fabriciens ou procureurs terriens ne se laissèrent pas dépouiller de leurs anciennes attributions sans protester. Il y eut conflit de compétence entre eux et les députés. Ils prétendirent, en qualité de représentants du général, composer la liste des corvoyeurs à appeler par jour ou par semaine et prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la tâche de la paroisse. Les députés soutinrent que, choisis par le général parmi les plus notables et les plus intelligents pour surveiller les travaux, on s'était déchargé sur eux des soins que demandait l'exécution de la tâche fixée et que d'ailleurs les trésoriers, marguilliers... ne pouvaient pas comme eux être constamment sur les ateliers. L'ordonnance de Camus de Pontcarré, du 18 mai 1738, donna raison aux députés.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. des 8 et 20 avril 1731.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 19 déc. 1732 (art. XII).

une partie quelconque n'était pas éloignée de plus de deux lieues du chemin où on travaillait, fut tenue d'y envoyer des corvoyeurs, même quand son clocher était à deux lieues et demie ou trois lieues [1]. En 1738, un arrêt du Conseil d'Etat ordonna de modifier ce régime. Informé que les harnais des paroisses situées à deux lieues des chemins « où l'on a travaillé et où l'on pourra travailler à l'avenir » ne pourront suffire au charroi de la pierre nécessaire, que des harnais appelés de plus loin ne sauraient retourner coucher chez eux, mais qu'en demeurant plusieurs jours sur l'atelier ils feraient beaucoup plus d'ouvrage et pourraient remplir leur tâche en une seule fois, le roi permit de convoquer les harnais de toutes les paroisses dans un rayon de quatre lieues et de les garder plusieurs jours sur les chantiers [2]. Le 20 novembre de la même année, le duc de Brancas et l'intendant Camus de Pontcarré appliquèrent l'arrêt du Conseil ; ils décidèrent que les harnais, qui auraient un trajet de plus de deux lieues à parcourir, resteraient trois jours entiers sur l'atelier ; en conséquence ils recommandèrent aux corvoyeurs d'apporter avec eux leur nourriture et celle de leurs bestiaux, les autorisèrent à exiger un logement des habitants des bourgs, villages, hameaux et maisons sis dans le voisinage du chemin, tout en leur défendant de « déloger ou déposséder les propriétaires de leurs lits ou les bestiaux de leurs étables ; » ils leur enjoignirent, quand la place manquerait, de se contenter de la place au feu et à la chandelle et de parquer leurs bestiaux dans les granges ou cours et, à défaut de granges et de cours, dans les « issues et environs desdits bourgs, villages, hameaux et maisons [3]. » Le 16 mars 1750, une ordonnance renouvelait ces dispositions [4].

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 6 déc. 1734 (art. VI).
(2) A. d. I.-et-V. C. 2261. Arrêt du Conseil 18 janv. 1738.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 20 nov. 1738.
Il ne s'agit ici, semble-t-il, que des corvoyeurs de harnais. Parmi les corvoyeurs qu'on appelait ainsi dans un rayon de quatre lieues, les corvoyeurs de bras ne sont pas désignés.
(4) A. d. I.-et-V. C. 1773. Lettre d'un membre de la Commission des grands chemins.

Quant au nombre de jours que les corvoyeurs de bras devaient fournir par an, il n'est guère possible de le préciser. En 1731, on arrête que les corvoyeurs marcheront à tour de rôle et qu'avant d'appeler un corvoyeur une seconde fois tous les journaliers et les voituriers devront avoir fourni un premier jour de travail [1]. En 1734, on limite le nombre de jours à deux par mois; comme à cette époque la corvée ne chôme que pendant deux mois — août et septembre — on peut donc exiger par an de chaque corvoyeur vingt journées de travail [2]. A partir de 1737, il est probable qu'il y eut une transformation. On a fixé une tâche à chaque paroisse et cette tâche, qui comporte deux espèces de travaux, extraction et transport des matériaux, entretien de la route, doit être accomplie dans un temps déterminé, quatre mois; on est donc forcé d'appeler les corvoyeurs de bras plus de deux fois par mois.

Durée de la journée de travail. — Au jour prescrit, les corvoyeurs doivent se rendre à l'atelier. En 1734, ils y restent de six heures du matin à six heures du soir ; ils ont une pause de une heure et demie pour prendre leurs repas. Ceux qui prennent plus d'une heure et demie de repos ou qui travaillent négligemment et lentement sont regardés comme « défaillans », c'est-à-dire qu'ils encourent une amende en général de trois livres pour les corvoyeurs de bras et de dix livres pour les corvoyeurs de harnais.

Les corvoyeurs ne peuvent se présenter n'importe quel jour : ceux qui ne se trouvent pas sur l'atelier au jour indiqué ne peuvent racheter leur absence par une journée ultérieure de travail. A cette époque, c'est le piqueur qui, matin et soir, fait l'appel des corvoyeurs compris dans les rôles, signale les absents et compte parmi les défaillants ceux qui sont arrivés en retard et ceux qui ont quitté l'atelier trop tôt [3]. En 1751, la durée de la journée de travail est quelque peu diminuée, tout au moins sur les chemins de Lesneven à Landerneau, de

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. des 8 et 20 avril 1731.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 6 déc. 1734 (art. VII).
(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 16 mars 1734.

Rennes à Redon : en été, au printemps et au commencement de l'automne, elle va de huit heures du matin, au plus tard, à cinq heures du soir, avec une suspension de une heure et demie ; en hiver et à la fin de l'automne, de neuf heures du matin à trois heures et demie du soir, avec une pause de une heure seulement [1]. A partir de 1738, les députés sont obligés d'être journellement sur les chantiers pour diriger les corvoyeurs et les harnais ; ce sont eux qui font alors l'appel : ils tiennent un registre où ils marquent, chaque jour, les absents, et, parmi les corvoyeurs présents, ceux qui ont travaillé et ceux qui n'ont pas voulu s'employer [2].

Ordonnances du 5 novembre 1754 et du 30 octobre 1757 [3]. — Ces ordonnances sont capitales pour l'histoire de la corvée en Bretagne. Elles marquent le début d'un nouveau régime. La première fut l'œuvre du commandant, duc d'Aiguillon; la seconde est due à la collaboration du duc et des Etats [4].

A son arrivée dans la province, le duc d'Aiguillon se rendit compte de la confusion qui régnait dans le service et de l'inefficacité des règles en vigueur. Il résolut d'y remédier. Dans ce but il étudia les mesures édictées par ses prédécesseurs et entreprit de réunir et de condenser dans une seule ordonnance, qui serait pour ainsi dire le Code de la Corvée, les multiples règlements rendus en la matière, d'y ajouter les dispositions qu'il jugerait utiles et d'y apporter les modifica-

(1) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 22 janv. 1751 (art. XXV). Cette ordonnance ne nomme expressément que les corvoyeurs affectés aux chemins de Lesneven à Landerneau, de Rennes à Redon; elle ne paraît pas avoir eu une portée générale.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 20 nov. 1738.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2263.

(4) Les Etats prirent — plus ou moins sincèrement — la défense des corvoyeurs en 1757. Ils demandèrent que la corvée fût proportionnelle à la capitation et que les paroisses distantes de plus de deux lieues de l'atelier fussent exemptes de la corvée. Le gouverneur l'accorda d'autant plus facilement qu'il en avait déjà décidé ainsi en 1754. Les ordonnances rendues en 1757 furent — ce que désiraient surtout les Etats — concertées entre la Commission intermédiaire et le Commandant.

Cf. mon étude sur l'Administration des grands chemins en Bretagne au XVIIIe siècle : Rivalité des Etats et des intendants.

tions que nécessitaient les abus révélés par l'expérience. Ce code fut l'ordonnance du 5 novembre 1754.

Cette ordonnance, complétée par celle du 30 octobre 1757, et légèrement remaniée par les successeurs de d'Aiguillon, subsista jusqu'à la fin de l'Ancien Régime [1].

Elle déterminait la forme et la construction des chemins, les fonctions et la composition du personnel ; arrêtait des règlements de voirie et — ce qui nous intéresse le plus — fixait les obligations respectives des généraux de paroisses, des députés et des corvoyeurs.

Des corvoyeurs. — Tous les habitants sujets au casernement, qu'ils demeurent à la campagne sans y faire valoir de terres ou qu'ils résident à la ville tout en faisant valoir des biens à la campagne, sont également soumis à la corvée, au prorata, les uns de la capitation qu'ils paient dans leur paroisse, les autres du revenu des terres qu'ils font labourer dans la même paroisse (article XXI) [2]. Cette mesure est une mesure équitable; elle établit l'égalité des bourgeois des villes et des paysans devant la corvée. Lors de l'introduction de la corvée en Bretagne, en effet, c'est en vain qu'on avait essayé de l'imposer aux villes [3].

En 1757, la tâche des habitants des villes, propriétaires à la campagne, est fixée à une toise de chemin par cinquante livres de revenu. — Les corvoyeurs qui, à l'expiration de leur bail, vont occuper une nouvelle ferme dans une autre paroisse ; ceux qui abandonnent la campagne pour la ville; ceux enfin, qui obtiennent des commissions entraînant l'exemption de la

(1) Quand, en 1785, l'administration des grands chemins fut donnée aux Etats, on ne promulgua pas de nouveaux règlements. L'article VI de l'arrêt, qui attribuait aux Etats l'ancienne juridiction de l'intendant, portait « que les règlements relatifs aux ouvrages de la corvée continueraient d'être exécutés jusqu'à ce que l'expérience ou de nouvelles réflexions ayent instruits les Etats du changement qu'il conviendra y faire... ». L'arrêt, en outre, subordonnait toute application de nouveaux règlements à l'approbation du roi. Chardel, *Administration de la Commission intermédiaire*, t. III, p. 757.

(2) Toutes les fois que je signalerai l'article sans nommer l'ordonnance, il s'agira de l'ordon. du 5 nov. 1754.

(3) A. Dupuy, *Etudes sur l'administration municipale en Bretagne au XVIIIe siècle*, p. 258.

corvée, ne peuvent délaisser la tâche qui leur a été fixée, si celle-ci, après examen, n'a pas été trouvée « aussi avancée que celle des habitans de ladite paroisse, qui se sont le mieux acquittés de leurs obligations » (article XXXVII). De plus, les campagnards, qui se retirent dans les villes, restent soumis pendant quatre ans à la corvée (ordonn. de 1757). Enfin les héritiers d'un corvoyeur, dont la tâche est inachevée, doivent, avant de recueillir la succession, remplir les obligations du défunt. S'ils renoncent à l'héritage, ou si le mort ne laisse aucun bien, la tâche de ce dernier est supportée en commun par les autres contribuables (article XXXVIII).

Les travaux de corvée commencent au 1er mars, s'arrêtent au 15 juillet, reprennent le 15 octobre pour être suspendus le 15 décembre (article XXVII). Les travaux sont interrompus les jours de foire et de marché. La reprise et la cessation des travaux sont avancées ou retardées selon que la saison et les travaux de chaque région l'exigent (1).

Les paroisses affectées à la corvée ne peuvent être éloignées du chemin de plus de deux lieues (ordonn. de 1757) ; quand on commande des paroisses à deux lieues et demie, on diminue leur tâche d'un cinquième (2).

La distribution des tâches est heureusement modifiée. Le travail en commun est abandonné : la tâche de chaque paroisse est en effet subdivisée entre les corvoyeurs, au marc la livre de la capitation (3), par les ingénieurs (article XXXIII),

(1) Cf. aussi : Réponse de MM. les Commissaires du roi. Travaux publics. Règlements pour les grands chemins, pp. 44-45 (B. M. R., 124, E. 21).

(2) A. d. I.-et-V. C. 1773. Lettre d'un membre de la Commission des grands chemins.

(3) En 1745 (Ordon. 20 déc. 1745. A. d. I.-et-V. C. 2262), la *faculté* de subdiviser les tâches au marc la livre de la capitation avait été donnée aux députés, mais c'est bien en 1754 que fut introduite la subdivision *obligatoire* des tâches entre les corvoyeurs au marc la livre de la capitation. D'après un mémoire des Etats (Additions demandées par les Etats à Règlement des Ponts et Chaussées, 1770. A. d. I.-et-V. C. 2265), on pourrait croire que c'est en 1757 seulement et sur leur demande qu'elle fut établie. Les Etats semblent ignorer l'ordonnance de 1754 dont ils ne parlent jamais, quand il s'agit de la répartition au marc la livre... En 1765, par exemple, quand les Etats distinguent entre la tâche d'empierrement et celle d'entretien, et décident, contrairement à l'ordonnance de 1754, que la tâche d'entretien tout entière doit être répartie entre les corvoyeurs, la noblesse réclama le maintien de

en présence des gentilshommes et des notables de la paroisse (Réponse de MM. les Commissaires du Roi); les ingénieurs, dans cette répartition, tiennent compte de la plus ou moins grande difficulté du travail « afin que celui auquel il sera échu une mauvaise partie de chemin n'ait pas la même quantité de toises courantes à faire que celui qui se trouvera sur un bon terrain », et adressent au commandant et à l'intendant, qui doivent l'approuver, un état de cette répartition (art. XXXIII); chaque corvoyeur ne doit être chargé que d'une toise de chemin par 20 sols de capitation (ordonnance de 1757) [1] ; les parties de chemin, qui ne sont pas distribuées, soit parce que le nombre de toises à répartir est supérieur au nombre de livres de capitation, soit parce que les paroisses riveraines sont trop peu peuplées ou trop éloignées, sont faites ou réparées aux frais de la province ; mais si les fonds viennent à faire défaut, on peut appeler les paroisses éloignées de plus de deux lieues et imposer un excédent de travail aux paroisses riveraines (ordonnance de 1757).

Certains travaux [2] ne peuvent être subdivisés entre les corvoyeurs qui sont obligés d'y travailler en commun ; on prend soin alors de ne pas demander à tous les corvoyeurs le même nombre de journées, mais de les imposer selon le taux de leur capitation. Ceux qui paient 10 livres de capitation four-

l'ordonnance de 1757 (Administration de la Commission intermédiaire, t. III, p. 621. B. M. R.). Mais cette ordonnance n'est qu'une confirmation de celle de 1754. On peut supposer que l'article XXXIII ne fut pas ou fut peu appliqué. Ceci expliquerait que les Etats, en 1757, aient demandé la subdivision des tâches au marc la livre de la capitation. Ayant des prétentions à l'administration des grands chemins, ils affectèrent de ne pas connaître l'ordonnance de 1754, prise par l'intendant seul, et ne voulurent tenir compte que de l'ordonnance de 1757 qu'ils avaient suscitée.

(1) Ce système donna de bons résultats : « En 1753 (cf. lettre d'un membre de la Commission des grands chemins. A. d. I.-et-V. C. 1773) il n'y avait pas une route à sa perfection, quoique la plupart de celles qui étaient alors ouvertes l'eussent été dès 1732, et cela parce que tout se faisait en commun et que rien ne s'achevait. C'est donc un grand avantage, tant pour le public que pour les corvoyeurs, qu'on ait distribué à ces derniers des tâches particulières et qu'on leur ait déterminé un temps pour les faire... »

(2) Les travaux nécessaires pour l'ouverture des routes, l'alignement, l'élargissement des chemins, l'aplanissement du terrain, les remblais...

nissent dix journées, ceux qui ne sont capités qu'à 20 sols n'en font qu'une (art. XIV); les enfants au-dessous de dix-huit ans, les femmes et les filles, si elles ne peuvent accomplir la même besogne que les autres corvoyeurs, ne sont pas admises à travailler aux ouvrages en commun (Idem).

Il est interdit de charger les corvoyeurs de tous les travaux indistinctement, des « escarpements de rochers », des « aplanissements de montagnes », des ponts et ponceaux... [1] Les ponts et les ouvrages d'art sont faits par des adjudicataires et payés sur le fonds des grands chemins ; les sommes disponibles après le paiement des travaux à prix d'argent sont affectées à l'extraction de la pierre nécessaire à la construction du chemin. Les corvoyeurs « remuent » seulement les terres et charrient les matériaux (ordonn. de 1757).

Les corvoyeurs de harnais, c'est-à-dire ceux qui ont charrettes, bœufs et chevaux, n'ont point de tâches fixes ; ils sont tenus de voiturer les matériaux sur la réquisition des ingénieurs et des députés (article XXXIV) [2] ; la tâche qui leur incombe d'après la répartition des travaux, suivant le rôle de la capitation, retombe sur les corvoyeurs de bras ; pourtant, dans le cas où les harnais sont inutiles, ils doivent effectuer cette tâche (ordonn. de 1757). Etant donné que le nombre de harnais varie avec les paroisses, qu'il y en a beaucoup dans quelques-unes et très peu dans d'autres, l'ingénieur, après avoir dressé un état des harnais que peuvent fournir les paroisses de son département, avec les noms et le montant de la capitation des charretiers, voituriers et bouviers, subdivise entre les corvoyeurs la quantité de matériaux à voiturer dans l'étendue de son département ; quand les harnais d'un département ne sont pas suffisants pour transporter les matériaux

(1) L'article XIII de l'ordonnance du 20 novembre 1738, ordonnait d'employer les corvoyeurs à tous les travaux.

(2) En 1732 (Ordon. du 19 déc.), quand les matériaux étaient à plus d'une lieue du chemin, on évitait autant que possible d'employer à leur transport les corvoyeurs d'une seule paroisse; on préférait les faire voiturer de proche en proche par les corvoyeurs des communautés les plus voisines. Les ordonnances de 1754 et de 1757 ne contiennent pas de semblables dispositions.

demandés, l'ingénieur de ce département, après entente avec ses collègues, prend dans les départements voisins, s'ils ont plus de harnais qu'ils n'en ont besoin, les charrettes, bœufs et chevaux qui lui manquent (art. XXXIV). Les corvoyeurs de harnais reçoivent, pendant la durée des travaux, une indemnité pour la nourriture de leurs bestiaux (ordonn. de 1757). Les corvoyeurs qui, au jour fixé, ne se trouvent pas sur l'atelier, doivent justifier leur absence : en cas de maladie ou d'affaires pressantes, ils fournissent plus tard autant de journées qu'ils en ont manquées (art. XXVIII).

Des députés et syndics. — Ce sont toujours les généraux qui élisent les députés et les syndics, chargés de mener au travail et de surveiller les corvoyeurs de la paroisse (art. XX); qui vérifient les rôles des contribuables à la corvée, y inscrivent ceux qu'on a pu omettre et ceux qui sont nouveaux venus dans la paroisse [1] (art. XXII) ; qui signalent sur une copie du rôle de la capitation la profession de chaque habitant, dressent un état des corvoyeurs de bras et des corvoyeurs de harnais (art. XXIII).

Les députés sont élus à raison de un par soixante corvoyeurs, choisis de préférence parmi les officiers de judicature et, à défaut de ceux-ci, parmi les habitants les plus intelligents, sachant lire et écrire. Toutefois, les trésoriers et marguilliers en charge, les receveurs de la capitation, du casernement... et autres privilégiés (art. XXI) ne peuvent être nommés députés. Munis des rôles, que leur remettent les généraux, les députés conduisent les corvoyeurs à l'atelier, y reçoivent les instructions des ingénieurs ou autres employés des ponts et chaussées, font travailler les corvoyeurs (art. XXVII), tiennent un rôle, dont ils remettent le double aux ingénieurs, des absents, des mutins ou des paresseux (art. XXVI), doivent suivre scrupuleusement tous les ordres des ingénieurs relatifs à la forme et à la solidité des travaux. Ils sont obligés d'être cons-

(1) « Chaque habitant, ajoutait l'article XXII, étant intéressé à la découverte desdites omissions, sera reçu à nous découvrir ceux qui par ménagement ne se trouveront point compris dans les rolles des corvoyeurs. »

tamment sur les chantiers, de s'acquitter par eux-mêmes de leurs fonctions, sans pouvoir se faire « remplacer ni substituer par qui que ce soit » (art. XXIX) ; la maladie ou des affaires pressantes seules peuvent excuser leur absence (art. XXVIII); en cas d'absence légitime, ils sont remplacés par un corvoyeur choisi, par le préposé à la réparation du chemin, parmi les plus capables (art. XXIX) ; en cas d'absence injustifiée ou de négligence, ils encourent chacun une amende de douze livres (art. XXX).

De plus, les généraux des paroisses élisent un syndic des grands chemins, pris, comme les députés, parmi les notables (ordonn. de 1757), sachant lire et écrire, et, semble-t-il, capité au moins à dix livres [1]. Mais les généraux ont soin de ne le prendre, comme les députés d'ailleurs, que parmi les notables imposés à moins de dix livres; c'est qu'en effet « un député (comme un syndic) qui payerait, par exemple, 18 livres de capitation, se trouvant exempt d'une forte tâche, deviendroit une charge pour les autres corvoyeurs [2], » car les députés et syndics, qui remplissent avec zèle leurs fonctions, sont exempts de la corvée personnelle des grands chemins, du transport des bagages des troupes, du logement des gens de guerre « et autres de cette espèce » (ordonn. de 1757) [3]. »

Les députés sont en quelque sorte subordonnés au syndic, dont les fonctions sont moins lourdes. Le syndic en effet, s'il « est obligé quelquefois de s'assurer par lui-même de l'état de la route [4] », n'est pas, comme les députés, sur l'atelier pendant tout le temps des travaux. Son rôle est avant tout de recevoir les devis et instructions relatifs à la tâche de la paroisse, de les communiquer aux députés, d'écouter les députés, qui l'ins-

(1) A. d. I.-et-V. C. 2289. Note de l'ingénieur Aufray, du 3 juillet 1784, f° Lannion, 1761-84.

(2) A. Dupuy, *op. cit.*, p. 263.

(3) En 1785, les députés de Locminé demandèrent que l'eau-de-vie leur fût délivrée au prix des privilégiés. Leur demande ne fut pas écoutée.

La même année, les commissaires de Vannes proposèrent d'exempter du tirage au sort pour la milice le fils aîné ou, à défaut d'enfants, l'un des domestiques des syndics et des députés. Je ne sais si l'exemption fut accordée. (A. d. I.-et-V. C. 4717. Registre ..., pp. 93 et 116.)

(4) A. Dupuy, *op. cit.*, p. 135.

truisent, tous les quinze jours, des progrès ou des retards des travaux, lui indiquent les défaillants, dont il adresse, deux fois par mois, la liste à l'intendant. Le syndic, en un mot, est un intermédiaire entre l'intendant, les ingénieurs et les députés, un intermédiaire responsable qui, s'il montre de la négligence ou de la partialité, s'expose à payer les contraventions faites par les ingénieurs en tournée, à la place des corvoyeurs qu'il n'a pas signalés (ordonn. de 1757).

Cette législation de la corvée, telle que l'avaient faite les ordonnances de 1754 et de 1757, était, sur bien des points, un adoucissement à celle qu'on avait suivie dans la première moitié du siècle [1] ; elle témoignait du souci d'établir plus d'égalité, de diminuer l'arbitraire des députés et des ingénieurs. De plus elle mettait fin à une période de tâtonnements et de confusion pour l'administration des grands chemins et de la corvée [2].

(1) J'insisterai plus loin sur les atténuations apportées par d'Aiguillon au régime de la corvée. Cf. chap. III.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. 5 nov. 1754 et 30 oct. 1757. Cf. aussi Marion, *La Bretagne et le duc d'Aiguillon*.

CHAPITRE II

COMMENT LES CORVOYEURS OBSERVENT-ILS LES ORDONNANCES RELATIVES A LA CORVÉE?

Difficulté d'application. — Si, jusqu'en 1754, il y eut tant d'ordonnances rendues sur l'administration des grands chemins et sur le régime de la corvée, et si, après 1754, l'ordonnance de d'Aiguillon est si souvent renouvelée par d'Aiguillon lui-même et par ses successeurs, c'est que les règlements relatifs à la corvée ne sont pas ou sont très mal observés par les corvoyeurs qui opposent aux employés des ponts et chaussées l'inertie ou la résistance. A aucun moment on n'a pu voir sur les chemins de Bretagne le spectacle, que l'auteur d'un livre anonyme [1], paru en 1777, prétend avoir vu. « J'ai vu, dit cet auteur, des atteliers de sept à huit cents hommes, conduits par un seul homme, et tous ces gens travailler avec une gaieté et une ardeur, qui n'auroit pas été plus grande, s'ils avoient été payés bien chers. » Jamais non plus — et on peut s'en rendre compte en parcourant les ordonnances qui prononcent des amendes ou autres peines contre les paroisses — on n'a pu en Bretagne distinguer entre les habitants des petites villes assujettis aux corvées et les gens de la campagne, et dire que les uns étaient « difficultueux et portés à murmurer sur le plus léger prétexte [2], » et les autres « plus sobres, exercés à la forte peine, approvisionnés d'outils et accoutumés à les

(1) *De l'importance et de la nécessité des chemins publics en France ainsi que des moyens les plus propres à leur exécution*, Amsterdam, 1777.

(2) *Ibid.*, et l'auteur ajoutait : « On voit des cordonniers, des tailleurs mal-aisés venir sur les atteliers montrer leur maladresse à remuer la terre, faisant peu d'ouvrage en beaucoup de temps et, ennuyés de leur travail, remplir les cabarets, enfin se décourageant beaucoup en rendant peu de services. »

manier et plus dociles à suivre ce qui leur est prescrit. » Les campagnards bretons sont loin d'être dociles : quand ils obéissent, ce n'est qu'en murmurant. Parfois ils ont des moments de révolte : dans le département de Pontivy, quand l'ingénieur Saint-Jullien voulut faire élargir des chemins de traverse pour construire des routes, il rencontra les plus vives difficultés ; les campagnards firent même le projet de le tuer. Attaqué, Saint-Jullien eût été perdu sans ses pistolets, qui intimidèrent et arrêtèrent les corvoyeurs [1]. A chaque instant les ingénieurs se plaignent de ne pas trouver chez les corvoyeurs le zèle et la docilité qu'ils attendent d'eux; et Lebret résumait très bien la situation quand il disait : « Quelque chose que l'on puisse faire, la corvée sera toujours fort difficile et fort embarrassante à faire aller dans ce pays-ci [2]. »

Négligence des corvoyeurs. —Quand les corvoyeurs se résignent à se rendre sur l'atelier et à travailler, ils s'acquittent de leur besogne avec lenteur et négligence et se dispensent de suivre dans la construction du chemin, toutes les fois qu'ils le peuvent, les recommandations des ingénieurs ; ce n'est qu'au prix d'une surveillance incessante qu'on peut les empêcher d'employer dans les recharges de la terre et du sable gras [3]. En 1782, l'intendant attribue en partie à la corvée le mauvais état des chemins et, pour lui, qui dit travaux faits par corvée dit travaux faits « avec peu de soin [4]. »

L'extraction des pierres donne lieu à de nombreux abus. Au lieu de travailler dans les carrières que leur indiquent les ingénieurs et qui sont quelquefois éloignées de leur tâche, les corvoyeurs ouvrent des carrières, sans autorisation, dans les champs voisins, où l'extraction est plus facile, et souvent jusque dans les fossés du chemin [5]; leur provision faite, ils

(1) A. d. I.-et-V. C. 2270. Pensions de retraites, 1772-1784.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2266. Lettre de l'intendant à d'Aiguillon, 1758.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 17 mars 1764.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2272. Gratifications et indemnités au sieur Frignet.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2273. Etat de situation des routes du département de Nantes 1769.

vendent la pierre qu'ils ont extraite et dont ils n'ont pas besoin [1]. Il arrive même que des corvoyeurs ne se donnent pas la peine de tirer la pierre qui leur est nécessaire, mais qu'ils enlèvent, comme à Médréac, des pierres de démolition entassées dans les champs d'un sieur Lorin, directeur et receveur général des domaines du roi, et qu'ils défoncent des chemins de traverse reliant des châteaux au grand chemin, pour s'emparer de la pierre qu'on y a mise [2].

Refus de la corvée. — Souvent, ce qui est plus grave, les corvoyeurs refusent de se soumettre à la corvée ou abandonnent les ateliers avant l'achèvement des travaux. — Quelquefois ils cherchent des prétextes pour justifier leur désobéissance : les corvoyeurs de la paroisse de Rezé, affectée à la route de Nantes à Machecoul, négligent, en 1769, leur tâche « disant que le charroi du gravier que la ville prend pour la banlieue de La Rochelle et qui passe par cette route, écrase leur recharge, et qu'ils attendent que ce charroi soit fini pour la recharger. » Les corvoyeurs de Blain travaillent très peu à la route de Blain à Ancenis; ils allèguent qu'il est inutile de réparer le chemin si l'on n'y construit pas de ponts [3]. Le 13 novembre 1747, un entrepreneur chargé de la construction des ponts, ponceaux et remblais sur la route de Guingamp à Brest, se plaint que les corvoyeurs des paroisses riveraines, non seulement s'abstiennent de « caillouter les remblais des abords desdits ponts et ponceaux, mais encore semblent prétendre n'y être point tenus, et soutiennent que ce doit être audit entrepreneur à faire lesdits cailloutages [4]. » Dans le département de Nantes, où il semble que la majorité des corvoyeurs était mutine et paresseuse, suivant les expressions de l'ingénieur, qui s'en plaint fréquemment, les corvoyeurs de Saint-Cyr et de Bourgneuf, affectés à la route du Port-Saint-Père à Bourgneuf et à l'embranchement de la route

(1) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 7 juin 1751.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 29 mai 1773.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2273. Etat de situation des routes du département de Nantes en 1769.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2289. F° Landivisiau, 1747.

de Machecoul délaissent l'atelier pendant plus d'un an, et, quand on leur demande de travailler, ils répondent qu'ils n'ont pas de pain [1]. Ce prétexte valait mieux que celui qu'invoquaient les corvoyeurs de la route de Brest, de Belle-Isle au Ponthou et du Ponthou à Landivisiau, qui désobéissaient aux ordres du subdélégué de l'intendant parce qu'ils dépendaient, prétendaient-ils, d'autres subdélégués [2].

Le plus souvent les corvoyeurs désobéissent et ne présentent aucune excuse. Les paroisses ne fournissent pas le nombre de corvoyeurs prescrit : en 1734, Châteaubourg fournit 8 hommes au lieu de 12 par jour, Broons 4 au lieu de 6, Cornillé 2 au lieu de 9, Champeaux 4 au lieu de 6, Domloup 3 au lieu de 6 [3]; sur la route de Rennes à Saint-Brieuc, Parthenay 1 au lieu de 4, Breteil 7 au lieu de 14, Caulnes 6 au lieu de 22, Yvignac 11 au lieu de 21, Saint-Jouan 4 au lieu de 7, La Chapelle-Blanche 3 au lieu de 6. De plus, la plupart des corvoyeurs présents ont mérité d'être marqués comme défaillants. Sur la route de Nantes à Ingrandes, au 31 mai, l'atelier est désert depuis le 8 : la paroisse de Saint-Julien-de-Concelles, qui fournissait 33 hommes par jour, n'a travaillé que 2 semaines; celle de la Chapelle-Basse-Mer, qui en fournissait 37, n'a donné que 3 semaines; celle de Basse-Goulaine, qui envoyait 13 corvoyeurs, s'est retirée au bout de 4 semaines [4]. On a beau sévir, faire quelques exemples; on ne réussit pas à assurer le fonctionnement régulier de la corvée. Sur la seule route de Rennes à Nantes, la même année, l'ingénieur Loiseleur relève 42 rôles de défaillants dans les paroisses de Noyal-sur-Seiche, Châtillon, Saint-Jacques-de-la-Lande, Vern, Chartres, Saint-Armel, Saint-Herblon, Bruz, Messac, Sion, Fougeray, Derval, Lusanger, Pierric, Mouais, Jans, Trénon, Guéméné-Penfao, Saint-Vincent-des-Landes, Marsac, Conquereuil, Nozay, Puseul, Vay, Le Gâvre, Abba-

(1) A. d. I.-et-V. C. 2273. Etat de situation des routes du département de Nantes en 1769.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 22 janvier 1751.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 5 mai 1734.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 31 mai 1734.

retz, Safray, Blain, Nort, Heric, Fay, Grands-Champs, Vigneux, Orvault, Saint-Herblon et Chantenay [1].

Parfois les corvoyeurs s'opposent à la publication des rôles [2]; parfois des paroisses entières ne veulent pas se rendre sur les chemins [3]; en 1743, la totalité des corvoyeurs de Collinée, sauf les députés et deux contribuables, un homme et une femme, se refusent à fournir la corvée [4]; en 1751, quatre piqueurs vont au Theil pour indiquer à la paroisse une tâche sur la route de Rennes à Châteaubriant; les corvoyeurs s'ameutent, sonnent le tocsin et chassent les messagers de malheur. La plupart des paroisses affectées à la construction de la route de Rennes à Paris, laissent leur tâche inachevée. Aux instances des piqueurs, les corvoyeurs répondent « qu'ils trouvent le chemin beau et qu'ils n'y travailleront que lorsqu'ils le jugeront à propos. » Les corvoyeurs de la paroisse de Romillé restent dix ans sans paraître à l'atelier [5]. »

Violences commises contre les piqueurs, les syndics et les députés. — Non seulement les corvoyeurs désobéissent aux piqueurs et députés, mais encore ils se livrent sur eux à des actes de violence. Fréquemment des piqueurs sont assaillis par des corvoyeurs inconnus, qui les insultent et les battent. Le 13 octobre 1742, J.-B. Tizon, piqueur de l'atelier de Plélan, est insulté et frappé par un corvoyeur, qui lui fait sauter deux dents. Au lieu d'aider les piqueurs à découvrir leurs agresseurs, les députés cachent les coupables, déroutent les recherches. Les violences sont d'autant plus fréquentes qu'elles sont en général impunies : elles se produisent parfois sous les yeux des députés, qui encouragent les corvoyeurs. Le 16 octobre 1742, Maurice Georgeau, piqueur de l'atelier de Broons, est malmené par les députés de la paroisse de Lanrelas [6]. En 1742, le duc de Brancas et Camus de Pont-

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 31 août 1734.
(2) A Quintin, par exemple, en 1746 (A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 24 septembre 1746.
(3) En 1749, c'est Plougastel et Ploumanach (A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon du 29 juillet 1749).
(4) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 16 janvier 1743.
(5) A. Dupuy, *op. cit.*, pp. 267-68.
(6) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 16 janvier 1743.

carré durent ordonner aux députés de veiller à ce qu'on respectât les piqueurs, de dénoncer leurs agresseurs, sous peine d'être regardés comme complices et condamnés comme tels [1].

Les piqueurs ne s'acquittent de leurs fonctions qu'avec peine : quand ils demandent le rôle des corvoyeurs pour le vérifier, on le leur refuse, on leur réclame même le rôle des défaillants des semaines précédentes, et des corvoyeurs, tranches et pelles levées, cherchent à les leur arracher [2].

Les députés et syndics sont eux-mêmes l'objet de violences; ils s'exposent aux vengeances des contrevenants qu'ils signalent. Le 23 décembre 1767, Martin Rouault, député de Noyal-sur-Seiche, est attaqué, au milieu du domaine de Couasme, par Jacques Clermont, qu'il a fait condamner à la garnison, et qui lui demande de l'argent, le frappe, le blesse au visage, le mord à la main, lui enfonce deux côtes; Martin Rouault n'est sauvé que par l'intervention d'un passant [3]. Le 20 décembre 1742, Guillaume l'Abbé, député de Sévignac, est insulté et battu par les corvoyeurs [4]. En 1783, quatre corvoyeurs de Cuguen injurient leur syndic, essayent de le frapper avec « un instrument de labour », casse sa toise à mesurer les tâches, le traînent par les cheveux, le blessent et le menacent « de lui faire éprouver d'autres maltraitements... [5] »

Incapacité et indocilité des députés et syndics. — Dangereuse et pénible, cette fonction de député et de syndic n'est guère recherchée. Elle l'est d'autant moins que sa durée est indéfinie... Des députés demandent parfois qu'on les décharge de cette fonction après de longs services ; on n'accepte pas leur démission et on les maintient de force [6] : « De même que le simple corvoyeur ne cesse point d'être assujetti à remplir sa tâche, écrit en 1773 l'intendant Dupleix, le syndic et le député peuvent être contraints de continuer à exercer des

(1) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 29 décembre 1742.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 15 juillet 1744.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. janvier 1768.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 16 janvier 1743.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2412. F° Cuguen, 1715-1783.
(6) A. d. I.-et-V. C. 4717. Registre...

fonctions qui leur tiennent lieu de la tâche qui leur serait imposée comme aux autres corvoyeurs [1]. » D'après l'ordonnance du 28 décembre 1759, les syndics et députés nommés par les généraux des paroisses ne peuvent être remplacés « qu'en cas de mort, infirmité, changement de paroisse, malversations ou autres causes légitimes, » et avec l'autorisation de l'intendant [2].

Les députés et les syndics ne sont pas toujours choisis avec soin et ne possèdent pas toujours les qualités requises. En Basse-Bretagne surtout les députés sont peu instruits, la plupart connaissent à peine le français, ne savent ni lire ni écrire et sont de plus très indisciplinés [3]. De temps en temps l'intendant sévit et fait remplacer les incapables. En 1778, il destitue le syndic de Broons, Yves Ratier [4]; en 1782, il dépose celui de Bédée, qui est complètement illettré [5].

Incapables, les députés sont aussi souvent négligents et indociles : ils refusent les rôles des corvoyeurs, les listes de défaillants aux piqueurs, n'appellent pas les corvoyeurs à l'atelier, dispensent de la corvée leurs parents et amis, les parents des membres du général, s'absentent de l'atelier, se désintéressent de toute surveillance, laissent les corvoyeurs arriver sur les chantiers à onze heures et repartir à midi ou à une heure [6].

Désobéissance des généraux. — Les généraux eux-mêmes, dans les premiers temps de la corvée, donnent l'exemple de la désobéissance : ils ne dressent et n'envoient pas ou n'envoient qu'au dernier moment les rôles de la capitation et les listes de corvoyeurs qu'on leur demande. Le 5 mai 1734, les trésoriers de plusieurs paroisses sont punis pour n'avoir pas fourni les listes des contribuables à la corvée [7]; le 5 mai 1735, l'intendant est averti que les trésoriers de la paroisse de Lan-

(1) Dupuy, *op. cit.*, p. 135.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 28 décembre 1759.
(3) A. d. I.-et-V. C. 4881, *passim*.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2420, f° Broons, 1778.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2411, f° Bédée.
(6) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 18 avril 1749.
(7) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 28 juin 1734.

relas, qui ne fournit que quinze hommes au lieu de vingt-deux « n'ont jamais voulu comprendre dans leurs rollès le nombre de corvoyeurs leur ordonné [1]. » Quelques généraux vont même plus loin, et, comme celui de Sion, exemptent de la corvée un tiers des habitants [2].

Oublieux des prescriptions de 1754, 1757 et 1759, les généraux, dont quelques-uns sont recrutés, comme au Ponthou, dans trois familles, qui ont soin de s'élire réciproquement, destituent, quand ils en sont mécontents, les députés et les remplacent par des gens à leur dévotion [3]. On en voit qui, comme le général du Bas-Paimbœuf, affectent « d'établir pour députés les gens les moins faits pour l'être. » Au Bas-Paimbœuf, en 1769, sur huit députés, sept sont « perruquiers... ne sont point sur leurs atelliers et ne se trouvent point aux visites, disant qu'ils ne connaissent rien aux travaux [4]. » Des généraux refusent même d'élire des syndics et des députés : l'intendant est alors obligé d'en désigner d'office. C'est ce qui arriva en 1778 à Broons où l'intendant dut nommer d'office aux fonctions de syndic le sieur Jacques Picquet, notaire et procureur [5], et aussi à Saint-Cyr et à Bourgneuf, en 1785, où le corps délibérant s'obstinait à ne pas choisir de syndic [6].

Des peines et de leur inefficacité. — Pour vaincre la négligence et la résistance des généraux, des députés et des corvoyeurs, les ordonnances font suivre toujours les prescriptions de l'énumération des peines qui doivent frapper les contrevenants. Le tarif des peines est très variable; l'intendant prononce arbitrairement, aggrave ou diminue la peine selon l'importance plus ou moins grande du délit. La sévérité est nécessaire parfois, car l'impunité aurait de fâcheux résultats ; les corvoyeurs présents sur l'atelier déclarent

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 5 mai 1735.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. 5 mai 1734.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2291. Ordon. de 1782.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2273. Etat de situation des routes du département de Nantes, 1769.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2420, f° Broons, 1778.
(6) A. d. I.-et-V. C. 4717. Ordon. du 10 juin 1785. Registre.

aux ingénieurs qu'ils ne « viendront plus désormais travailler à la corvée, si les peines portées par les ordonnances ne sont pas exécutées contre ceux qui affectent non seulement de n'y pas venir, mais qui se moquent encore de ceux qui obéissent [1]. » Pourtant il n'est pas toujours facile de punir. Les fermiers des seigneurs, notamment, échappent parfois à toute répression, quand les ingénieurs se laissent intimider par les seigneurs qui leur écrivent : « Ne vous avisez pas à l'avenir de faire punir mes vassaux, autrement vous vous en repentiriez [2]. »

La peine la plus communément infligée est celle de l'amende. L'ordonnance du 16 mars 1734 menace les défaillants d'une amende de 3 livres s'ils sont journaliers, de 10 livres s'ils possèdent un harnais [3], et celle du 6 décembre de la même année édicte une amende de 20 livres contre les trésoriers et marguilliers qui n'auront pas satisfait à leurs obligations [4]; mais si, dans certains cas, le taux de l'amende est abaissé, si par exemple les délibérants du général du Ponthou ne se voient infliger que 10 livres d'amende pour avoir révoqué et remplacé leur député sans autorisation de l'intendant [5], le plus souvent l'amende dépasse le chiffre arrêté par les ordonnances. Au lieu de condamner les corvoyeurs défaillants — qui ont pu désobéir plusieurs fois — à une seule amende de 3 livres ou de 10 livres, on les oblige parfois à payer autant de fois 20 sols d'amende, quand ils sont journaliers, et autant de fois 5 livres quand ils sont charretiers, qu'ils ont manqué de jours [6]. Les généraux surtout sont frappés de peines élevées : les amendes de 100, 200 et même 300 livres prononcées contre eux ne sont pas rares. En 1741, les trésoriers et marguilliers, qui négligent de dresser la liste des corvoyeurs commandés pour le transport de la pierre de

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 31 août 1734.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2273. Distribution des routes, 1755-1757.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 16 mars 1734.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 6 déc. 1734.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2291. Ordon. de 1782.
(6) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 21 déc. 1738.

Saint-Marc à Rennes ou qui omettent dans cette liste quelques harnais, s'exposent à une amende de 100 livres [1]. En 1747, le général de la paroisse de Roz-Landrieux doit payer 200 livres pour n'avoir pas enjoint à ses députés de donner aux ingénieurs le rôle des corvoyeurs [2]. En 1734, on prescrit aux trésoriers et marguilliers de Sion de ne plus commettre d'irrégularités dans la confection des rôles, sous peine de 100 livres d'amende et d'emprisonnement [3]. En 1738, le général de Thorigné, dont la tâche est en retard, est condamné à 300 livres d'amende.

Le paiement de l'amende ne dispense pas toujours les corvoyeurs de remplir les obligations auxquelles ils se sont soustraits. Ainsi, en 1738, indépendamment des amendes qu'elles devront payer, les paroisses de Cesson et de Thorigné reçoivent l'ordre de fournir par jour : Cesson 2 députés, 60 corvoyeurs de bras, 12 harnais ; Thorigné 1 député, 12 corvoyeurs de bras et 4 harnais et cela jusqu'à ce que leur tâche soit achevée; les corvoyeurs devront travailler pendant trois jours consécutifs, de sept heures du matin à cinq heures du soir, sous la surveillance des cavaliers de la maréchaussée qui activeront les travaux, emprisonneront sur-le-champ les « mutins, rebelles et paresseux, » iront chercher les absents et les amèneront à leurs frais et de force sur l'atelier [4]. En 1753, une ordonnance enjoint aux corvoyeurs, qui n'ont pas exécuté leur tâche, d'y travailler régulièrement trois jours par semaine jusqu'à ce qu'ils l'aient terminée [5].

D'après l'ordonnance du 16 mars 1734 les délinquants, qui paient volontairement leur amende dans les huit jours, qui suivent la condamnation, entre les mains de l'ancien trésorier de la paroisse, ont droit à une remise : les charretiers de 4 livres, les journaliers de 2 [6]. Mais ils sont rares ceux qui

(1) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 22 mars 1741.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2293. Ordon. de 1747.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 5 mai 1734.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 21 novembre 1738.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 15 septembre 1753.
(6) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 16 mars 1734. Le trésorier devait rendre ses comptes tous les mois au subdélégué. (A. d. I.-et-V. Ordon. 16 mars 1753.)

s'empressent de payer. D'ordinaire on doit avoir recours, pour assurer la rentrée des amendes, à la maréchaussée, quelquefois même à la vente des meubles, à la garnison, à l'emprisonnement des corvoyeurs [1].

Ce n'est pas sans difficulté d'ailleurs que les cavaliers de la maréchaussée recueillent les amendes; ils sont obligés de faire plusieurs voyages pour trouver des défaillants qu'ils ne connaissent pas. Quand, dans un village, ils veulent se renseigner, on les trompe, on leur indique une fausse adresse pour donner le temps aux défaillants de fermer leur porte et de s'absenter. En 1742, on doit ordonner aux députés d'indiquer le domicile des défaillants et même de faire conduire les cavaliers par un guide payé sur le produit des amendes à raison de 20 sols par jour. En cas d'absence des défaillants, les cavaliers sont autorisés à ouvrir les portes fermées en présence d'un ou de deux témoins et du guide [2].

Le produit des amendes est tout d'abord affecté au paiement des cavaliers de la maréchaussée, qui touchent 20 sols par corvoyeur de harnais, 10 sols par corvoyeur de bras [3] et 30 sols par député défaillant [4]; quelquefois les courses répétées des cavaliers consomment presque tout [5]. Ce qui reste est employé de différentes manières : tantôt il est distribué aux corvoyeurs, qui ont montré du zèle et de l'application; l'ordonnance du 21 mars 1741, par exemple, affecte le produit des amendes, perçues sur les charretiers requis de charrier la pierre de Saint-Marc à Rennes et sur les trésoriers et marguilliers défaillants, au dégrèvement de ceux qui, dans les délais fixés, auront fait quatre voyages, deux de mars à mai et deux de mai à août, et à ceux qui « prouveront avoir été vexés par lesdits trésoriers, marguilliers... [6]; » tantôt il est destiné à l'entretien de la route; tantôt encore — ce qui était une façon détournée de le distribuer entre les corvoyeurs auxquels incombaient les

(1) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 21 novembre 1738.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 14 décembre 1742.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 4 août 1742.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 19 mai 1747.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 14 décembre 1742.
(6) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 21 mars 1741.

tâches des exemptés — il est déposé dans la caisse de chaque paroisse et sert à payer l'exécution des tâches des corvoyeurs « qui, par de justes motifs, ont obtenu la décharge de la corvée [1]. »

Quand on ne prononce pas d'amende contre les délinquants, on embauche à leurs frais des ouvriers [2]. On emploie surtout ce procédé quand il s'agit de faire ou de terminer l'ouvrage négligé par les corvoyeurs. Fréquemment on fait curer les fossés, abattre les arbres plantés trop près des chemins par des ouvriers que doivent payer les délinquants; quelquefois même les tâches abandonnées sont mises en adjudication. Les chefs de route sont autorisés à passer des marchés, en présence des députés, qui les signent, avec des ouvriers qu'ils emploient pour « avancer les tâches dont les propriétaires sont paresseux ou absents. » Ouvriers et journaliers, charretiers et bouviers peuvent être requis, par les employés des ponts et chaussées ou par les adjudicataires, de travailler aux tâches abandonnées et n'ont pas la faculté de refuser. S'ils refusent, on les contraint d'obéir et même on les emprisonne. Toutefois, le travail qu'on leur demande n'est pas gratuit : les ouvriers et les journaliers sont rétribués sur le pied de 10 sols par jour en hiver et de 12 sols en été, les charretiers et bouviers sur le pied de 4 livres 10 sols par chaque charrette attelée de quatre bœufs ou de cinq chevaux [3].

Une autre façon d'atteindre les contrevenants est la «garnison. » La garnison est à la fois une peine prononcée directement par l'intendant contre un défaillant et un moyen de contrainte exercée contre les corvoyeurs qui, condamnés à l'amende, ne veulent pas payer. Les garnisaires sont des cavaliers de la maréchaussée ou des invalides, qu'on envoie loger chez les corvoyeurs ou les trésoriers et marguilliers récalcitrants, jusqu'au moment où ceux-ci se décident à verser leur amende. Chaque cavalier a droit par jour au pot et au feu, plus

(1) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 15 septembre 1753 (art. XLV).
(2) Cf. plus loin, Etat des routes.
(3) Ordon. du 5 novembre 1754 (art. XXXI). Travaux publics et distribution des routes. (B. M. R., 124, E. 21.)

« 3 livres. L'invalide ne touche que 20 sous. » Le cavalier s'il veut bien les accepter le peut et le fera quand on les lui propose, reçoit en plus une indemnité de 20 sous par jour quand on ne veut pas les lui fournir [1].

La garnison était très importante, mais était-il possible de la supprimer? En 1770, les États offrent, pour la remplacer, de remettre aux syndics un arrêté de l'ingénieur « pour faire payer une amende d'un écu aux récalcitrants pendant tout le temps qu'ils ne se rendront pas au travail [2]. » Mais comment donner aux syndics un moyen d'exiger, sans frais de contrainte, les amendes prononcées? En 1764, quelques membres du Parlement « par zèle pour le public et leurs vassaux ont bien voulu se charger de l'inspection de quelques routes, » ils n'ont pu se dispenser de recourir aux garnisons et ils en ont établi dans leurs propres paroisses où « leurs ordres, leurs prières n'ont pas suffi pour engager les corvoyeurs à faire leur devoir. » Peut-on, d'autre part, substituer à la garnison la justice ordinaire? L'auteur de la lettre d'un membre de la Commission des grands chemins ne le croit pas. Il faudrait rendre trop d'arrêts, trop de sentences, payer trop de courses d'huissiers qui, aussi chères que celles de la maréchaussée, n'auraient pas le même effet, car « le paysan craint la visite des habits bleus [3]. »

Il est rare en effet que la garnison ne vienne pas à bout de la résistance des corvoyeurs et qu'on ait besoin d'aller jusqu'à l'emprisonnement, à moins toutefois que le défaillant ne soit dans l'impossibilité matérielle de payer son amende. L'emprisonnement est la peine ordinairement infligée aux corvoyeurs, qui se sont livrés à des actes de violence sur la personne des piqueurs, syndics, députés, ou qui les ont insul-

1. Ceci nous explique pourquoi, en 1765, en 1770, on demande d'employer de préférence aux cavaliers de la maréchaussée les invalides et les autres troupes. (*Cf.* Caron, *Administration des États de Bretagne*, p. 422, et *Mémoire des États de 1770*. A. d. I.-et-V. C. 2265.)

2. A. d. I.-et-V. C. 4008. Commission intermédiaire.

3. N. L. Caron, *op. cit.*, p. 422.

4. A. d. I.-et-V. C. 1773. Lettre d'un membre de la Commission des grands chemins.

tés. René Macé, corvoyeur de Plénée-Jugon, est condamné en 1785 à quatre jours de prison pour insultes à son député [1]. En 1783, quatre corvoyeurs de Cuguen font quinze jours de prison pour avoir battu leur syndic [2]. La peine est quelquefois beaucoup plus forte et peut atteindre trois mois de prison, indépendamment des dommages-intérêts et des frais [3].

Il ne faut pas s'abuser sur l'efficacité des peines prononcées contre les corvoyeurs. Ceux-ci, quand ils sont en nombre et qu'ils s'unissent, s'assurent parfois l'impunité. Pour contraindre au travail les corvoyeurs de la paroisse de Romillé, qui désertent leur atelier pendant dix ans, ce n'est pas un cavalier de la maréchaussée qu'il faudrait — les corvoyeurs s'en moquent — mais toute une brigade [4]. Amendes, garnisons, adjudications des travaux abandonnés, prison même, rien n'y fait. Les actes de désobéissance, de révolte, ne sont pas moins fréquents; la négligence et l'inertie des corvoyeurs et des généraux de paroisses sont aussi grandes à la fin du siècle qu'au début. On est impuissant à vaincre la mauvaise volonté des corvoyeurs, à faire observer les ordonnances, surtout les ordonnances relatives à la bonne construction des chemins, et, vers 1782, l'intendant commence à croire qu'il est impossible avec les travaux par corvée d'assurer la solidité et le bon état des routes [5].

(1) A. d. I.-et-V. C. 4717. Registre, p. 116, à la date du 31 mai 1785.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2412, f° Cuguen, 1775-1783.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordonnance du 30 avril 1735.
(4) A. Dupuy, *op. cit.*, p. 207.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2272. Gratifications et indemnités au sieur Frignet

CHAPITRE III

LOURDEUR DE LA CORVÉE

Lourdeur continue de la corvée au XVIIIe siècle. — La corvée était d'autant plus « difficile à faire aller » en Bretagne, qu'elle était plus lourde. La mauvaise volonté et la désobéissance des paroisses n'étaient souvent qu'impuissance à accomplir une tâche écrasante et que découragement.

Partout les corvoyeurs se sont plaints, même dans les provinces les mieux administrées [1]. La Bretagne n'a pas moins souffert que les autres provinces; elle a peut-être plus souffert que toute autre, parce que le régime de la corvée y a été moins transformé et moins amélioré, parce que les conditions du travail semblent y avoir été plus défavorables. Durant tout le XVIIIe siècle les chemins bretons ont été, comme l'écrivait en 1756 Pinczon du Sel des Monts, « couverts de la sueur des laboureurs et cimentés du sang des peuples [2]. »

Les partisans de la corvée prétendaient qu'appliquée sans abus et sans irrégularités elle ne pouvait être « à charge [3]. » Les faits démentent cette opinion.

Tout d'abord la corvée était lourde parce que, supportée surtout par les cultivateurs [4], elle absorbait les paysans et les

(1) On connaît ce que disait de sa généralité Turgot, qui pourtant s'était dépensé pour alléger le poids des corvées. Dans son Mémoire au roi sur six projets d'édits... il écrivait : « Votre Majesté paraît être depuis longtemps convaincue de la nécessité de supprimer les corvées; j'ose l'assurer, d'après l'expérience des maux que cette charge a faits dans la province que j'ai administrée, qu'il n'en est pas d'aussi cruels pour le peuple... » (Turgot, Œuvres.)

(2) *Considérations sur le commerce de la Bretagne...*, p. 87.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2264. Lettre du duc d'Estrées à l'intendant...

(4) En effet, parmi les habitants des villes, n'étaient soumis à la corvée que ceux qui possédaient des terres à la campagne; or ceux-là étaient souvent pourvus de charges emportant exemption de la corvée...

détournait trop — sans les dédommager — de leurs travaux; parce qu'elle obligeait à fournir plusieurs journées de travail gratuit les journaliers vivant au jour le jour du travail de leurs bras. « Enlever forcément le cultivateur à ses travaux, comme le disait excellemment l'édit qui supprima la corvée, c'est toujours lui faire un tort réel, lors même qu'on lui paye ses journées. En vain, on croirait choisir, pour lui demander un travail forcé, des temps où les habitants de la campagne sont le moins occupés; les opérations de la culture sont si multipliées, si variées, qu'il n'est aucun temps entièrement sans emploi... Prendre le temps du laboureur, même en le payant, serait l'équivalent d'un impôt. Prendre son temps sans le payer est un double impôt; et cet impôt est hors de toute proportion lorsqu'il tombe sur le simple journalier qui n'a pour subsister que le travail de ses bras [1]. »

Elle était lourde aussi parce que les travaux, qu'elle imposait aux corvoyeurs, étaient souvent pénibles. « L'escarpement des montagnes » et l'extraction de la pierre notamment étaient des plus difficiles pour des laboureurs qui, arrachés à leur charrue, n'avaient aucune habitude de ces sortes de travaux et étaient souvent victimes d'accidents[2]. Les corvoyeurs n'auraient jamais dû être chargés de tirer la pierre nécessaire aux chemins, remarque-t-on dans les *Observations sur la délibération des Etats sur les Grands Chemins*; « il est de l'humanité de les en dispenser, parce que n'étant point au fait de travailler aux perrières et de faire jouer la mine ils risquent leur vie, s'ils s'attachent à celles qui produisent la pierre la plus dure [3]. »

Elle était lourde enfin pour des raisons que nous apprend le duc d'Aiguillon, qui connaissait bien la province pour l'avoir

(1) Edit du roi supprimant la corvée, 1776. Cf. Turgot, Œuvres.

(2) Cf. plus loin, au chapitre « Soulagements à la corvée », quelques exemples d'accident.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2267.

Or c'était évidemment la pierre la plus dure que les corvoyeurs étaient d'ordinaire obligés d'extraire. On ne pouvait pas les laisser — ce qu'ils faisaient pourtant quelquefois — exploiter une pierre « molle, ardoisine et facile à tirer », qui n'aurait donné que de mauvais matériaux.

parcourue plusieurs fois : « La corvée, écrit-il dans une lettre du 2 février 1787 au Contrôleur général, est bien plus onéreuse dans cette province que dans les autres, tant à cause de la dépopulation, de la dispersion des habitants, de leur éloignement des grandes routes et de la façon dont ils se nourrissent que de la mauvaise qualité du sol et des matériaux, de la rareté de ces derniers [1], de la distance des lieux où on les trouve à ceux où l'on travaille, de l'intempérie du climat et surtout du nombre prodigieux de voitures énormes qui passent continuellement par les routes de Brest, Lorient, Nantes et Saint-Malo pour le service des armements [2]. »

Même exigée sans abus, la corvée était donc en Bretagne une charge particulièrement pesante.

Il serait intéressant de savoir quel fut en argent l'équivalent de cet impôt en nature; mais il est bien difficile d'évaluer en argent la corvée. Les chiffres manquent ou sont trop rares pour pouvoir déterminer sa valeur, même approximative. Les seuls que nous possédions sont d'ailleurs loin de concorder. D'après le Mémoire d'une Compagnie qui, avant 1769 [3], proposa aux Etats d'entreprendre la construction et la réparation des routes de Bretagne, « le total des travaux à faire pour décharger les habitans de la campagne de la corvée sur près de huit cent lieues de longueur de routes, » aurait monté à 20.160.000 livres [4]. En 1781, les travaux faits par corvée furent évalués à 1.075.599 livres [5]. Selon Gohier, la corvée repré-

(1) Ceci était surtout vrai de la Haute-Bretagne.

(2) Citée par M. Marion, *La Bretagne et le duc d'Aiguillon*, p. 74. Les faits avancés par d'Aiguillon sont confirmés par le Mémoire d'une Compagnie qui proposa aux Etats d'entreprendre la construction et la réparation de toutes les routes de la province (ce mémoire est s. d., s. n.). A. d. I.-et-V. C. 2264.

(3) Le mémoire n'est pas daté, mais il parle de huit cents lieues de routes à entretenir. Or en 1769 le réseau des grands chemins compte précisément huit cent une lieues. Le mémoire est donc probablement antérieur à cette date.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2264. Proposition d'une compagnie aux Etats de Bretagne, s. d., s. n. Ce chiffre de 20,160,000 livres paraît exagéré. Il ne s'explique que si la proposition de la compagnie fut faite au moment où l'on venait d'ouvrir beaucoup de routes en Bretagne, et si elle tint compte des frais nécessaires pour l'achèvement de ces routes.

(5) A. d. I.-et-V. C. 2272. Lettre de l'intendant. Gratifications... au sieur Frignet.

sentait, en 1789, un impôt de près de 2.000.000 de livres, décuplé par sa mauvaise répartition [1]. A peu près à la même époque dans le Berry, « le sacrifice des corvéables, » qui fournissaient par an trois cent vingt mille journées de manœuvres et quatre-vingt-seize mille journées de voitures, n'était évalué qu'à 624.000 livres [2].

Sans doute, à mesure que le réseau des routes se développa, il fallut exiger davantage des corvoyeurs. Mais il ne semble pas qu'il y ait eu des périodes où la corvée, toutes proportions gardées, ait été plus particulièrement intolérable. Et, parmi les gouverneurs ou les intendants qui se sont succédé en Bretagne, il n'en est pas qu'on puisse rendre plus spécialement responsable des rigueurs de la corvée [3].

Pourtant on a voulu montrer dans le duc d'Aiguillon, qui fut commandant de Bretagne de 1754 à 1770, un digne rival en impopularité de La Galaizière. Sous son gouvernement « la corvée devint la bête noire des paysans, elle rendit le commandant odieux à toute la province et fit maudire son nom dans toutes les campagnes les plus reculées [4]. » Son administration fut sévèrement jugée par le Parlement de Rennes, qui condamna son despotisme et qui prétendit se faire l'écho des plaintes d'un peuple exploité. « Les corvées ruinent et écrasent les laboureurs, disait le Parlement; ce genre de travail, toujours onéreux, est devenu insupportable... par les ordres violents qui arrachent le laboureur à la culture et à la récolte... [5]. » Au Parlement se joignirent les Etats, qui blâmèrent les abus des employés des ponts et chaussées, la lourdeur de plus en plus grande de la corvée, les misères engendrées par les garnisons « dévorant, au nom du commandant, la substance des malheureux et celle de leur famille, ravageant leur champ et leur moisson [6]. » « A peine le duc

(1) *Mémoire pour le Tiers-Etat de Bretagne*, p. 91.

(2) Necker, *Administration des finances de la France*, t. II, chap. v, p. 230.

(3) Aucun ne peut être comparé à La Galaizière père, qui s'est montré si impitoyable à l'égard des corvoyeurs lorrains; cf. Boyé, *op. cit.*

(4) B. Pocquet, *Le duc d'Aiguillon et La Chalotais*, t. I, p. 313.

(5) Marion, *op. cit.*, p. 234.

(6) *Réponse au grand mémoire de M. le duc d'Aiguillon*, pp. 28-34, cité par B. Pocquet, *op. cit.*, t. I, p. 315.

d'Aiguillon avait cessé de commander en Bretagne, écrivèrent-ils en 1770, que les plaintes contre l'abus des corvées se sont élevées de toutes parts, il en a été présenté six cent quatre-vingt-quatre à la seule séance de 1768 [1]. »

Sans doute les accusations du Parlement et des Etats contre d'Aiguillon sont catégoriques, mais il ne faut pas en exagérer l'importance. Les témoignages du Parlement et des Etats ne doivent être admis qu'avec réserve; il faut toujours se méfier des imputations portées par quelqu'un contre son adversaire. Le Parlement et les Etats étaient, en 1764, en lutte ouverte avec le commandant, dont l'initiative et le ton autoritaire avaient blessé une noblesse intraitable [2] ; tous deux étaient intéressés à discréditer d'Aiguillon, à le perdre dans l'opinion publique qui se formait : le Parlement pour justifier ses attaques et ruiner l'autorité de d'Aiguillon ; les Etats pour usurper un peu plus les attributions du commandant, qu'ils auraient voulu dépouiller de l'administration des grands chemins. Tous deux ont dénoncé avec indignation les souffrances des corvoyeurs : aucun d'eux n'a songé sérieusement à les adoucir, n'a cherché les réformes susceptibles d'y mettre fin.

D'ailleurs les accusations des Etats et du Parlement sont démenties par l'enquête sur l'administration des grands chemins faite en 1764. C'est d'Aiguillon lui-même qui demanda cette enquête. « M. le duc d'Aiguillon, dit un Mémoire du 29 octobre 1764, qui rapporte la démarche du commandant, a exposé que depuis qu'il est entré dans la province, il s'est essentiellement occupé à perfectionner l'administration des grands chemins ; qu'il a porté ses vues sur les règlements, sur les ingénieurs préposés pour donner ses ordres, sur les adjudicataires et sur les corvoyeurs... sur l'emploi préférable des deniers accordés par les Etats, et sur l'économie de la distribution...; qu'aux anciens règlements il en a substitué

(1) Réponse des Etats de Bretagne au Mémoire du duc d'Aiguillon, 1770, 65 pages imp. (B. M. R., 186, E. 2 [n° 8].)

(2) Pour tout ce qui concerne l'administration de d'Aiguillon, ses démêlés avec les Etats et le Parlement, *cf.* Marion, *op. cit.*, et Pocquet, *op. cit.*

un nouveau... et que depuis ce règlement il a ajouté, suivant le vœu des États, dans leur Assemblée de 1756, plusieurs dispositions nouvelles, toutes relatives à l'utilité publique...; qu'il a, sur les plaintes de la province, destitué plusieurs ingénieurs et sous-ingénieurs...; qu'il a détruit des formes vicieuses des anciennes adjudications, qu'il s'est fait rendre un compte exact de tous les marchés des adjudications, a fait examiner leurs ouvrages et rendu, sur les avis de la Commission, des ordonnances sévères contre ceux qui abusaient de leurs entreprises...; qu'il a diminué la durée du temps prescrit par les anciens règlements au sujet des corvées, et a cherché à les rendre plus utiles en distribuant le travail des corvoyeurs ; qu'il a été secondé dans ces travaux par un nombre considérable de citoyens de la province, dans tous les ordres et états... lesquels ont éclairé l'administration, arrêté les abus et lui ont fait souvent des représentations...[1]. »

D'Aiguillon disait vrai, l'enquête le prouva[2]. Sur cent soixante-sept réponses adressées à la Commission intermédiaire, trente et une seulement font prédominer le blâme sur l'éloge.

La plupart reconnaissaient l'équité de d'Aiguillon. C'est ainsi que M. de la Motte de Lesnage écrivait à propos des routes des environs d'Antrain : « Souvent j'ai pris sur moi d'accorder aux corvoyeurs des suspensions de travaux suivant leur besoin[3] ; j'ai sollicité le commandant d'accorder des gratifications aux paroisses, qui se trouvaient avoir dans leurs tâches des travaux pénibles et des monticules escarpés : je rends hommage à la vérité en vous disant que j'ai toujours trouvé le duc d'Aiguillon disposé à accorder des grâces d'un soulagement réel aux corvoyeurs qui, dans mon département,

(1) A. d. I.-et-V. C. 2265.

(2) C'est d'après M. Marcel Marion que je vais citer les résultats de cette enquête. Les réponses des personnes consultées se trouvent aux archives nationales.

(3) Les ingénieurs et autres employés des Ponts et Chaussées étaient autorisés par le commandant et l'intendant eux-mêmes à avancer ou retarder la période des travaux de corvée, selon les besoins des saisons et les conditions du pays.

n'ont certainement ni eux ni personne, aucune plainte fondée à porter... »

De même, M. de la Lande de Calan déclarait de Saint-Brieuc: « ...à l'égard des abus il s'en est commis, et même des vexations, par les différents préposés à la confection des routes ; mais aussitôt que je les ai fait connaître au duc d'Aiguillon, il y a sur-le-champ remédié et ceux-là ne subsistent plus : il en reste néanmoins auxquels il n'y a que les Etats et vous (commissaires intermédiaires) qui puissiez y remédier... [1]. »

Les Etats, il est vrai, ont prétendu que cette enquête n'était pas aussi concluante qu'elle paraissait l'être et ils ont mis en doute l'exactitude des témoignages. Mais malgré les protestations des Etats, qui n'hésitaient pas à regarder les témoins comme les amis du duc ou comme subornés par lui, on peut admettre en gros le résultat de l'enquête parce qu'il nous est facile de la confirmer sur bien des points en comparant le régime de la corvée suivi jusqu'en 1754 avec le régime établi par d'Aiguillon. Avant 1754 en effet, les corvoyeurs étaient obligés de travailler dix mois de l'année à la réparation des chemins, les travaux ne s'arrêtaient qu'en août et qu'en septembre [2]. Appelés dans un rayon de quatre lieues, les corvoyeurs devaient rester au moins trois jours francs sur l'atelier : en comptant l'aller et le retour on leur demandait donc cinq jours par semaine [3]. De plus, ils étaient chargés de tous les travaux indistinctement [4]. Sous d'Aiguillon, au contraire, l'atelier de chaque paroisse n'est qu'à deux lieues de son clocher; s'il arrive qu'il soit à deux lieues et demie, la paroisse est déchargée du cinquième de l'ouvrage. Les corvoyeurs ont leur tâche particulière et la durée annuelle des travaux a été très réduite; les travaux d'art et les ponts sont mis en adjudication [5]. En principe, on peut donc dire que sous d'Aiguil-

(1) Marion, *op. cit.*, pp. 301 et suiv.
(2) Règlement du 6 décembre 1734, art. 8.
(3) Ordon. du 20 novembre 1738, 16 mars 1750, Arrêt du Conseil 18 janvier 1738.
(4) Ordon. du 20 novembre 1738.
(5) Cf. Ordon. de 1754 et de 1757. Tous ces règlements et ordonnances ont été cités plus haut.

lon la corvée fut moins écrasante qu'elle ne l'avait été. Si, en fait, elle resta impopulaire, la faute n'en est pas à d'Aiguillon, qui s'est préoccupé plus que personne de la régulariser et de l'adoucir. Quand j'ai cité les résultats de l'enquête sur l'administration des grands chemins, je n'ai pas eu l'intention de disculper complètement le commandant en chef des accusations portées contre lui par les Etats, j'ai voulu simplement montrer que ces accusations étaient très exagérées et qu'on ne saurait voir en d'Aiguillon le plus dur, le plus insensible aux malheurs des petits, le plus odieux des commissaires du roi en Bretagne. En réalité il y a eu des abus sous son gouvernement, mais les mêmes s'étaient produits avant lui, les mêmes se reproduisirent après son départ; voilà pourquoi je n'ai pas voulu distinguer de périodes dans l'histoire de la corvée.

Peut-être ces abus semblèrent-ils plus nombreux, peut-être la corvée parut-elle plus lourde sous d'Aiguillon : on se l'expliquerait en songeant que ses prédécesseurs et ses successeurs n'ont jamais ordonné tant de travaux que lui. On l'accusa même d'avoir fait ouvrir en même temps trois cent quatre-vingt lieues de routes. Cela parut d'autant plus excessif que de 1730 à 1750 on n'avait « mal rétabli qu'environ soixante ou soixante-dix lieues » de chemin [1]. Ce n'est que l'essor, un peu trop rapide peut-être, donné au développement des routes, avant lui si négligées et si rares, qui a pu faire croire que d'Aiguillon avait exigé la corvée avec une rigueur inconnue encore. Qu'il y ait eu de nombreuses fautes sous son gouvernement, c'est possible, mais les plaintes n'ont jamais cessé; elles se sont fait plus amères et plus pressantes même à la fin du siècle... « La corvée est devenue si pesante, écrivent les généraux des paroisses de Saint-Julien-de-Concelles et de la Chapelle-Basse-Mer, les travaux si multipliés et leur retour si fréquent que malgré tout leur zèle ils n'y peuvent plus satisfaire [2]. » En 1782, les généraux de Saint-Jean-sur-Vilaine, Saint-Didier, Domagné, Châteaubourg, Broons, Servon et

(1) A. d. I.-et-V. C. 4731. Mémoire de l'ingénieur en chef Chocat de Grandmaison, 17 mars 1754.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2429, f° La Chapelle-Basse-Mer. 1769-83.

Brecé se plaignent encore : « la corvée des grands chemins, disent-ils dans leur requête, est un fardeau d'autant plus onéreux pour les habitants des campagnes qu'ils y sont seuls assujettis, qu'ils sont forcés de se livrer à un travail qu'elle exige dans les tems de l'année les plus précieux pour eux, on peut même dire pour la Société en général, puisque ce qui est essentiellement nécessaire au soutien de l'humanité sont les produits de la terre... [1]. »

Si la corvée a été lourde en Bretagne, et si d'une façon générale elle a été une charge uniformément pesante durant tout le XVIIIe siècle, c'est qu'en Bretagne plus que partout ailleurs peut-être, les privilégiés ont été nombreux et puissants, les petits sacrifiés. Les exemptions, l'injuste répartition de la capitation et de la corvée entre les corvoyeurs, les dérogations aux règlements, la modicité des fonds alloués par les Etats, les vexations des subalternes, la rigueur des répressions, voilà les causes permanentes, qui ont fait de la corvée un impôt intolérable.

Des Exemptions. — La corvée ne tombe que sur les roturiers; les privilégiés, c'est-à-dire les ecclésiastiques, les nobles et leurs domestiques n'y sont pas sujets [2].

Tous les roturiers d'ailleurs n'y sont pas soumis. Jusqu'en 1754 les villes en furent exemptes [3]. A cette date [4] d'Aiguillon l'imposa aux bourgeois possesseurs de terre à la campagne. La mesure de d'Aiguillon en réalité n'augmenta pas beaucoup le nombre des corvoyeurs. Dans les villes, les bourgeois propriétaires de fermes ou de champs n'étaient qu'une minorité. D'autre part cette minorité occupait très souvent des charges emportant exemption de la corvée. En fait la corvée des grands chemins ne pesa que sur les paysans.

Généralement « sont sujets à la corvée tous les habitants contribuables au casernement, même les femmes et les mi-

(1) A. d. I.-et-V. C. 4886. Requête des généraux de Saint-Jean-sur-Vilaine, Saint-Didier...

(2) A. d. I.-et-V. C. 4720. Ordon. du 12 mai 1747 et du 18 mars 1757, citées dans *Projet de règlement des grands chemins*.

(3) A. Dupuy, *op. cit.*, p. 258.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 5 novembre 1754.

neurs taxés à vingt sols de capitation, » à l'exception toutefois des mendiants, des infirmes incapables de se faire remplacer, des enfants non capités, des valets et servantes quoique capités [1]. Mais il s'en faut de beaucoup que tous les contribuables désignés par les ordonnances soient réquisitionnés pour les travaux de corvée : beaucoup en sont exemptés.

L'exemption de la corvée est ou totale ou personnelle, c'est-à-dire qu'elle décharge de toute obligation le bénéficiaire, ou qu'elle le dispense seulement de remplir lui-même sa tâche tout en lui enjoignant d'envoyer ses harnais et un remplaçant [2].

Exemptions totales. — La liste des exemptions totales et permanentes a été arrêtée par deux ordonnances surtout : l'une du 11 octobre 1742, l'autre du 12 mai 1747, celle-ci complétée par des additions du 18 mai 1757.

Elle comprenait :

Les officiers gardes-côtes des compagnies détachées, les sergents, les soldats des mêmes compagnies ainsi que leurs femmes ;

Les matelots qui, dans l'intervalle de deux armements, ne résident pas plus de trois mois chez eux, les femmes des matelots au service, embarqués sur les vaisseaux du roi ou sur des vaisseaux corsaires, pourvu qu'ils ne possèdent pas de harnais, « auquel cas leurs femmes ou eux sont tenus de les envoyer aux travaux ; »

Les receveurs des droits de jaugeage et de courtage qui ne sont pas capités au-dessus de 10 livres ;

Les monnoyeurs travaillant ordinairement à la Monnaye ;

Les messagers et facteurs de messageries ;

Les commis au contrôle (un par arrondissement) ;

Les gardes-étalons, les distributeurs des poudres et salpêtres;

(1) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 13 juin 1740 et *passim*. Ceci donnait lieu à des abus souvent. Les maîtres envoyaient à la corvée en leur place leurs valets ou leurs servantes et retenaient sur les gages de ces derniers les journées ainsi employées à la corvée. (Ordon. du 20 décembre 1745, art. VIII. C. 2262.)

(2) Ces dispensés et les gens aisés font faire leur tâche par des journaliers taxés à moins de vingt sols de capitation et par suite exempts de la corvée.

Les directeurs et les maîtres de poste, leurs commis et leurs postillons [1] ;

Cette liste fut encore allongée dans la suite, on y ajouta :

Les notaires secrétaires du roi ;

Les sénéchaux, baillis, lieutenants et procureurs du roi des juridictions royales [2] ;

Les présidents des présidiaux [3] ;

Les commissaires des classes de la marine [4] ;

Les contrôleurs des actes, les receveurs des domaines, les employés des fermes du roi, ceux des devoirs de la province, à l'exception des buralistes, receveurs des déclarations, et gardes-marteau de la régie des cuirs, qui perdent le bénéfice de l'exemption au-dessus de 4 livres de capitation ;

Les officiers des troupes royales en activité ou ceux qui ont vingt ans de service ;

Les capitaines et lieutenants du guet pendant la guerre et le fonctionnement du « pédonnage [5] ; »

Les gardes du commandant en chef et lieutenant général de la province [6] ;

Les collecteurs des droits de son altesse royale le duc de Penthièvre [7] ;

Les soldats provinciaux [8] ;

Les entreposeurs du tabac [9] ;

(1) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 11 octobre 1742 sous forme de lettre. Ordon. du 12 mai 1747 promulguée par le duc de Penthièvre. Additions à l'ordon. du 12 mai 1747, apportées par le duc d'Aiguillon et Lebret, en mai 1757.

(2) A. d. I.-et-V. C. 4720. Projet de règlement pour les grands chemins.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2429. Exemptés par ordonnance de mars 1768, f° La Chapelle-Heulin, 1707-83.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2430. Requête du sieur Louvel, 1776, f° Paimbœuf, 1776-84.

(5) A. d. I.-et-V. C. 4720. Projet de règlement pour les grands chemins. Le pédonnage était un service de dépêches ou de courriers à pied.

(6) A. d. I.-et-V. C. 2419, f° Thorigné et Saint-Laurent, 1775-1782.

(7) A. d. I.-et-V. C. 2407, *passim*.

(8) A. d. I.-et-V. C. 2419, f° Sens, 1775-1783.

(9) A. d. I.-et-V. C. 2424, f° Landivisiau, 1769-83. Requête du sieur Deren qui s'appuyait, pour réclamer la jouissance de son privilège, sur l'art. II du titre commun pour toutes les fermes de l'ordon. de juillet 1681, sur un arrêt de la Cour des Aides de Paris, du 10 décembre 1760, et sur ceux du Conseil des 1er août 1721 et 21 avril 1779.

Les receveurs des droits de l'Amirauté [1] ;

Les receveurs des ports et havres [2] ;

Les miliciens servant « réellement pour eux-mêmes comme ayant été pris au sort ou par remplacement... pendant cinq années... [3] ; »

Les maîtresses accoucheuses [4] ;

Les invalides qui jouissent seulement « du traitement que le roi leur a fait ou d'un bien qui leur appartient [5] ; »

Les correspondants de la Commission intermédiaire ; les subdélégués de l'intendant; le maire et le syndic pour le logement et transport des bagages de troupes, jusqu'à concurrence de 15 livres de capitation et pendant la guerre seulement [6] ;

Les gardes généraux et les collecteurs des amendes dans les maîtrises [7] ; les commis du bureau de la marque des toiles [8] ;

Les capitaines, officiers, soldats et matelots de la Compagnie des Indes, qui sont assimilés aux officiers et soldats du roi [9] ;

Les pédons, gens mariés ou garçons, depuis seize jusqu'à soixante ans, affectés au transport des lettres et paquets [10] ;

(1) A. d. I.-et-V. C. 2424, f° Lochrist. Requête de Hauteville Le Hir (1775). Ce Le Hir, que sa paroisse voulait imposer à la corvée, avait été taxé à soixante et une toises de chemin.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2423, f° Faou, 1776-1783. Note de l'intendant décidant que le sieur Girault, dérogeant aux principes de sa charge de receveur des ports et havres au Faou par l'exercice de celle de notaire, contribuera à la corvée.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2425, f° Rosporden, 1762-1779.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2428. f° Carquefou, 1766-1782.

(5) A. d. I.-et-V. C. 2424, f° Landivisiau, 1769-83. En 1738 on avait décidé que les invalides, qui n'avaient pour vivre que la demi-solde, seraient totalement exempts; que ceux qui posséderaient quelque bien en fonds et qui (eux ou leur femme) feraient quelque commerce, fourniraient la corvée ou un remplaçant. (A. d. I.-et-V. C. 2264.)

(6) A. d. I.-et-V. C. 4720. Projet de règlement pour les grands chemins...

(7) A. d. I.-et-V. C. 2419, f° Sens. Confirmation de ses privilèges au sieur Poussin, garde général, collecteur des amendes en la maîtrise de Villecartier.

(8) A. d. I.-et-V. C. 2421, f° Loudéac, 1778.

(9) A. d. I.-et-V. C. 2266. Requête d'Alex. Boullonnais de Saint-Simon et de Louis Aubin du Plessix, février 1762.

(10) A. d. I.-et-V. C. 2407.

Les gardes des eaux, bois et forêts du prince de Condé [1] ;

Les veuves [2] ;

Enfin des exemptions totales pouvaient être accordées à titre individuel à des corvoyeurs qu'on voulait récompenser. Ainsi, en 1770, d'Agay exemptait un allemand, Bettinger, tanneur établi à Nantes, où il avait fondé une manufacture de cuirs dont la bonne qualité était « inconnue avant lui [3] » ; en juillet 1760, Lebret exemptait les habitants de l'île de Saint-Jean, renvoyés en France par les Anglais après la prise de Louisbourg et défendait aux généraux des paroisses, où ils avaient pu se retirer, de les comprendre dans le rôle des corvoyeurs à cause de leur misère [4]. Pour recruter certains services on accordait aussi des exemptions ; en 1746, par exemple, les ouvriers des environs de Brest, dont on avait besoin pour le service du port, furent dispensés de la corvée des grands chemins [5].

La plupart des exemptions totales étaient conditionnelles : les bénéficiaires ne pouvaient en jouir qu'en observant certaines conditions, dont la violation entraînait *ipso facto* la perte du privilège. Les prêtres renonçant à la prêtrise, devenaient soumis à la corvée; c'est ainsi que le 15 juillet 1785 on assujettissait un clerc tonsuré de Vallet qui avait abandonné la carrière ecclésiastique [6]. Il en était de même pour les filles ou femmes de condition noble qui se mésalliaient. Une fille de condition noble jouissait de tous les privilèges de sa naissance, elle ne logeait point de gens de guerre, elle n'était point imposée à la corvée; si elle épousait un homme de condition commune, tous ses privilèges cessaient; le mari était imposé à la corvée, même pour les biens de son épouse [7].

(1) A. d. I.-et-V. C. 2407. Règlement du 23 juin 1764.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2273. Etat de la situation des routes du département de Nantes.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2428, f° Chantenay, 1733-1784.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 4 juillet 1760.

(5) A. d. I.-et-V. C. 2264. Ordon. du 12 septembre 1746.

(6) A. d. I.-et-V. C. 4717. Registre des délibérations de la Commission intermédiaire, p. 59.

(7) A. d. I.-et-V. C. 2429. Requête du sieur Pitteu, f° Doulon, 1739-1784.

Il était aussi défendu aux exempts, que je viens d'énumérer, de tenir « aucunes terres en ferme, ni de faire commerce en gros ni en détail [1]. » Un prêtre de la paroisse de St-Sébastien, le sieur Brianceau, est astreint à la corvée parce qu'il est fermier de vignobles; en 1761, un sieur de Plumard de Rieux qui afferme, dans la même paroisse, la maison d'une demoiselle du Bordage, est inscrit sur le rôle des corvoyeurs; il proteste, mais en vain; l'intendant répond : « un gentilhomme qui tient une ferme est dans le cas de contribuer à la réparation des grands chemins comme un simple laboureur; la qualité de fermier est un acte dérogeant qui fait disparaître tout privilège [2]. »

Seuls les capitaines et lieutenants du guet, les maîtres de poste pouvaient : les premiers « manœuvrer et affermer terres et métairies »; les seconds « tenir auberge et manœuvrer un journal de terre par cheval que leur commission les obligeait à fournir, sans déroger à leur exemption ». Les maîtres de poste ne pouvaient d'ailleurs excéder ce chiffre d'un journal par cheval sous peine de contribuer à la corvée « au prorata du surplus des terres qu'ils tiendraient en ferme [3]. »

Exemptions personnelles. — La liste des exemptions personnelles est moins longue : on y trouve les trésoriers en charge, les collecteurs des fouages, taille, dixièmes, capitation et autres impositions, les distributeurs de papier timbré, les gardes-bois des seigneurs, les chirurgiens jurés, les « officiers des compagnies du fonds des paroisses [4], » les fabricants et ouvriers papetiers [5], qui ne pouvaient être choisis comme députés ou syndics mais qui devaient payer un remplaçant et envoyer sur les ateliers, à leur tour, les chevaux, charrettes

(1) A. d. I.-et-V. C. 4720. Projet de règlement des grands chemins.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2432, f° Saint-Sébastien, 1761-1777.

Le gentilhomme qui héritait d'un corvoyeur était soumis aux mêmes obligations que les roturiers. Si le corvoyeur était mort avant d'avoir rempli sa tâche, le gentilhomme héritier devait la faire achever. (Ordon. du 23 juin 1764. A. d. I.-et-V. C. 2407.)

(3) A. d. I.-et-V. C. 4720. Projet de règlement des grands chemins.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 12 mai 1747.

(5) A. d. I.-et-V. C. 2407. Ordon. de 1770 confirmant leur exemption.

et brouettes qu'ils pouvaient posséder [1]; les professeurs d'hydrographie [2], les sénéchaux et procureurs fiscaux des hautes justices seigneuriales [3] jouissaient également de l'exemption personnelle.

Le nombre de ceux qui reçoivent des exemptions totales ou personnelles est, on le voit, considérable; cela n'empêche pas les demandes nouvelles d'exemption. A chaque instant des réclamations sont faites, et la plupart sont rejetées. Si l'on voit quelques généraux appuyer des demandes d'exemption, comme celui de Gaël, qui consent à dispenser les juges gruyers des grueries du seigneur de Gaël [4], la plupart d'entre eux demandent qu'on réduise la liste des exempts ou protestent contre de nouvelles exemptions [5].

La plupart des exemptés, d'ailleurs, sont des riches, des propriétaires de charges et d'offices, des laboureurs aisés. Beaucoup, par exemple, de ceux, qui avaient la garde d'un étalon, étaient, comme une dame Trois-Henris, habitant la Trinité-Machecoul, les plus riches de leur paroisse. Cette dame Trois-Henris, remarquait le général avec amertume, devrait faire, d'après sa capitation, deux cent quatre-vingt-une toises, un pied, huit pouces de chemin et elle a un étalon, qui lui rapporte plus qu'elle ne dépense pour sa nourriture [6].

(1) A. d. I.-et-V. C. 2262.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2266. Lettre du 18 septembre 1761.

En 1761 on demanda l'exemption entière pour le sieur Papin, professeur d'hydrographie à Paimbœuf, en alléguant, pour appuyer la demande, la nécessité de la fonction, l'avantage qu'en retireraient les villes maritimes, le peu d'appointements et le peu d'élèves en cas de guerre; la corvée ajoutée au petit nombre d'élèves et à la modicité du traitement, disait-on encore, pouvait dégoûter le sieur Papin et lui faire abandonner ses fonctions. — Je ne sais si l'exemption totale fut accordée.

(3) A. d. I.-et-V. C. 4720. Projet de règlement des grands chemins.

Tout d'abord on avait recommandé (cf. lettre du 11 octobre 1742, C. 2262) de choisir les députés parmi les sénéchaux, procureurs fiscaux des juridictions seigneuriales.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2407. Ordon. du 23 juin 1764.

(5) A. d. I.-et-V. C. 2427, f° Plouay, 1775-1780. Requêtes des généraux de Quéven et d'Antrain.

(6) A. d. I.-et-V. C. 2430, f° Machecoul. Les gardes-étalons avaient été dispensés de toute corvée par M. de Viarmes, le 18 avril 1751, à condition que les biens qu'ils tiendraient en ferme ne représenteraient pas plus de trois cents livres de revenu. Dans le cas contraire, les gardes-étalons seraient tenus de contribuer à la réparation des chemins, au prorata de l'excédent. (Nota de art. VI de l'ordon. du 12 mai 1747. A. d. I.-et-V. C. 2262.)

Bien souvent des cultivateurs achetaient eux-mêmes un vieux cheval, incapable de travailler, le faisaient inscrire comme étalon, au désespoir des autres paysans, peu soucieux de faire saillir leurs bêtes par un étalon semblable [1].

Beaucoup de charges, comme celle de garde-étalon, n'étaient que des prétextes à exemption. Les distributeurs de poudre et salpêtre ne méritaient pas l'exemption; quelques-uns, dans des paroisses comme Piré, ne vendaient presque rien [2]. Les receveurs des déclarations et des droits de jaugeage et de courtage auraient pu tout aussi bien être assujettis à la corvée. Ils s'étaient multipliés : il y en avait un dans chaque paroisse en 1738 et pour la plupart ils étaient « les meilleurs laboureurs et autres gens qui seraient le plus en état de travailler » à la corvée. Or les travaux de corvée avaient lieu à une époque où ces commis étaient inoccupés, puisque leurs fonctions ne commençaient qu'en novembre et cessaient à la fin de janvier [3].

Quelquefois, sans tenir compte de la fortune personnelle des exempts, le nombre de ces derniers est si considérable que par lui-même il est un fardeau très lourd. Lors de l'enquête sur l'Administration des grands chemins, on se plaignit notamment que « l'exemption accordée aux veuves tournât à la surcharge des autres habitants [4]. » La plainte était justifiée. Dans la seule paroisse de Montoir et dans sa trêve Saint-Joachim, sur la route de Savenay à Saint-Nazaire, les veuves de marins morts au service du roi étaient assez nombreuses pour payer une capitation globale de 1.476 livres. Les 1.476 toises de chemin qu'elles auraient été tenues, d'après l'ordonnance de 1754, de réparer ou de construire, venaient donc s'ajouter à la tâche déjà grande des autres contribuables [5].

(1) A. d. I.-et-V. C. 2262 et C. 2430.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2265. Mémoire des Etats, 1770. Les Etats auraient voulu qu'on limitât l'exemption à ceux qui étaient « véritablement utiles à l'Etat ».

(3) A. d. I.-et-V. C. 2264. Lettre de l'intendant au contrôleur Orry, 20 avril 1738.

(4) Marion, *op. cit.*, p. 305.

(5) D'après cette ordonnance le travail était réparti au marc la livre « de la capitation ». A. d. I.-et-V. C. 2273. Etat de situation des routes du département de Nantes.

Ceci nous explique pourquoi les généraux protestent si haut contre les exemptions. Un sieur Limautour, ouvrier de l'arsenal de Lorient, demande l'exemption. Le général de sa paroisse (Quéven) observe que Limautour est un des plus riches, que jamais les ouvriers de l'arsenal n'ont été exempts, que d'ailleurs ils gagnent 40 sols par jour au lieu de 20 à peine qu'ils toucheraient chez des particuliers; et, ajoute le général, la corvée est « un fardeau qui n'est tolérable qu'autant qu'il est porté par tous..., les privilèges, toujours odieux en eux-mêmes, en ce qu'ils tendent à la surcharge publique, doivent être restreints dans leurs plus justes bornes et, dans le doute, la loi doit toujours être interprétée à la décharge des contribuables, tant le retour au droit commun est favorable [1].

Les généraux se résignent difficilement à admettre certaines exemptions et on les voit assez fréquemment comprendre dans les rôles de corvoyeurs des receveurs des droits de l'Amirauté [2], les gardes du prince de Condé [3], des entreposeurs du tabac [4], des commissaires des classes de la marine [5], des receveurs des déclarations et des droits de jaugeage et de courtage [6], des monnoyeurs, etc... Les généraux sont hostiles aux monnoyeurs surtout. En 1770, le général de Rezé veut soumettre à la corvée les officiers monnoyeurs, les monnoyeurs, les ajusteurs et tailleresses de l'hôtel des Monnaies de Nantes résidant dans sa paroisse [7]. C'est que les mon-

(1) A. d. I.-et-V. C. 2427, f° Plouay, 1775-1780. C'est encore au nom de ce droit commun que le général de La Mézière fit repousser la requête d'une demoiselle Louise Gigon, sœur de la Charité, directrice des petites écoles de cette paroisse, qui demandait l'exemption en arguant de son grand âge, de ses occupations, de son peu de fortune... Le général trouva les services qu'elle prétendait avoir rendus à la paroisse trop peu considérables, et répondit qu'elle avait quatre-vingt-six livres de revenu et que les écoles lui rapportaient vingt livres. (A. d. I.-et-V. C. 2414, f° La Mézière.)

(2) A. d. I.-et-V. C. 2424, f° Lochrist. Requête de Hauteville Le Hir, 1775.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2321. Nantes à Nozay, 1746-1773.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2424, f° Landivisiau, 1749-83.

(5) A. d. I.-et-V. C. 2430. Requête du sieur Louvel, 1776, f° Paimbœuf, 1776-84.

(6) A. d. I.-et-V. C. 2264. Lettre de l'intendant au Contrôleur Orry, 20 avril 1738.

(7) A. d. I.-et-V. C. 2407.

noyeurs étaient nombreux aux environs de Rennes et de Nantes et qu'ils ne travaillaient pas tous à leur métier.

Malgré la vigilance des généraux, des exemptions indues sont accordées et les usurpations ne sont pas rares. Les officiers de troupes et de la Compagnie des Indes cherchent à jouir de l'exemption même quand ils ont quitté le service militaire ou les vaisseaux de la Compagnie sans avoir reçu — condition nécessaire — la croix de Saint-Louis ou une pension [1]. Des titulaires d'une charge, à laquelle est attachée l'exemption, prétendent conserver cette exemption quand ils n'exercent plus leurs fonctions : c'est ainsi qu'en 1785 un garde-meuble de la chambre du roi, qui a abandonné son service, refuse de contribuer à la corvée [2]. Des monnoyeurs, sans travailler à l'hôtel des Monnaies et sans produire le certificat de présence exigible, font de même [3]; des exemptés étendent à leurs parents le privilège de leur exemption sous prétexte que ceux-ci demeurent dans la même maison qu'eux. En 1755, quelques gardes-étalons soutiennent que leurs frères et sœurs mariés, capités séparément et « ayant des intérêts séparés » doivent comme eux être dispensés [4]. En 1785, un député se croit le droit d'exempter sa belle-mère qui habite chez lui [5] ; des corvoyeurs mariés à des tailleresses de la Monnaie se disent exemptés par leurs femmes, bien qu'une ouvrière ne puisse avoir le pouvoir, que n'a pas une fille de condition noble, de faire jouir son mari de ses privilèges [6] ; les paysans désignés par le sort pour la milice et leurs remplaçants, quand ils se font remplacer, se croient exempts ; en 1777, on est obligé de préciser les règlements et de décider que seuls jouiront de l'exemption pendant leurs cinq années

(1) A. d. I.-et-V. C. 2266. Requête de Alex. Boullonnais de Saint-Simon et de Louis Aubin du Plessix.

(2) A. d. I.-et-V. C. 4717. Registre des délibérations de la Commission intermédiaire, p. 191.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2429, f° Doulon. Requête d'un sieur Pitteu.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2407.

(5) A. d. I.-et-V. C. 4717. Registre des délibérations de la Commission intermédiaire, p. 19.

(6) A. d. I.-et-V. C. 2429, f° Doulon. Cf. note 3.

de service, ceux qui, désignés par le sort, serviront eux-mêmes, et ceux qui remplaceront quelqu'un. Les miliciens qui se paieront un remplaçant, perdront le bénéfice de l'exemption [1]. Des vassaux de la commanderie de Fougeret se prétendent exempts de la corvée et invoquent, pour justifier leur prétention, les lettres patentes d'Henri II de juillet 1549, bien que ces lettres patentes ne parlent que des chevaliers, de leurs gens d'affaires et de leurs fermiers, et ne nomment pas les vassaux [2]. Des gentilshommes font passer leurs métayers pour leurs domestiques, dans le but de les soustraire à la corvée, ce qui pousse l'intendant, en 1739, à arrêter que dorénavant les domestiques d'un gentilhomme, ses valets de peine « portant sa livrée et buvant et mangeant et couchant chez lui » jouiraient seuls de l'exemption de la corvée, et que les valets « qui auraient un ménage et un domicile séparés de celuy de leur prétendu maître seraient assujettis à la corvée... [3]. » Le personnel des hôpitaux est souvent en lutte avec les généraux qui veulent l'imposer malgré lui à la corvée et qui en ont le droit [4].

Ainsi, en fait, la corvée retombait uniquement sur les paysans, et même les plus aisés d'entre eux parvenaient souvent à y échapper. La corvée était un fardeau que, selon le mot d'un intendant, on n'aurait trop su diviser [5]. Or les

(1) A. d. I.-et-V. C. 2425, f° Rosporden, 1762-1779.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2295, f° Herbignac à La Roche-Bernard, 1704-1766.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2413, f° Ercé-en-Lamée, 1739-45.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2429, f° La Chapelle-Heulin, 1767-83.
En effet, « la qualité d'administrateur de l'Hôtel-Dieu ne... paraît... mériter aucune considération comme l'écrit en juin 1783 le subdélégué de l'intendant à Nantes; à la vérité les lettres patentes du mois de juillet 1680 disposent que les administrateurs jouiront de l'exemption du guet, garde, patrouille, logement des gens de guerre, cazernement et de toutes autres charges publiques, mais ces privilèges indéfinis peuvent-ils s'étendre aux travaux des grands chemins pour en surcharger, en leur lieu et place, des malheureux paysants qui ne se sentent point du bien que doit produire une sage administration des hôpitaux puisqu'ils en sont formellement exclus, qu'ils languissent chez eux sans secours, lorsque les pauvres de la ville partagent seuls l'assistance de maisons de charité; un pareil privilège est contre la justice et l'humanité, aussi l'arrêt de 1724 assujettit-il les administrateurs des hôpitaux au cazernement. »
(5) A. d. I.-et-V. C. 2378. Ordon. 10 août 1783, f° Clisson, 1776-83.

exemptions, en diminuant le nombre de ceux qui devaient le supporter, ont largement contribué à le rendre écrasant.

Injuste répartition de la capitation et de la corvée. — Ce fardeau fut d'abord réparti entre les paroisses, puis entre les corvoyeurs de chaque paroisse d'après le rôle de la capitation. Prendre pour base de la répartition de la corvée l'imposition générale et personnelle de la capitation, c'était aggraver les abus. Rien n'eût été plus juste si la capitation avait pesé sur chacun en raison de ses facultés; mais, excessive dans les paroisses rurales, elle était légère dans les villes et atteignait à peine les deux classes privilégiées.

Quand, en effet, l'abonnement de la capitation est fixé à 1.700.000 livres, la noblesse ne paie que 125.000 livres, les villes et communautés que 345.548 liv. 8 sols 5 deniers, contre 1.243.921 liv. 11 sols 9 deniers [1] versées par les paroisses rurales. Ces paroisses, outre leur cote régulière, payent encore les droits « sur la capitation des campagnes dont le produit varie suivant le prix de l'abonnement, » mais atteint un chiffre élevé : en 1781 et 1782 il montait à 108.843 liv. 2 sols 8 deniers[2].

Si le chiffre total de la capitation des campagnes est injuste, la capitation respective de chaque paroisse l'est souvent aussi. En 1740, les habitants de Rougé exposent « qu'ils n'ont pour vivre que ce qu'ils peuvent gagner à labourer la terre, qu'ils sont presque tous métayers et fermiers et ne font aucun commerce. » Leur capitation est tellement exorbitante « qu'un laboureur qui jouit de soixante livres de revenu est imposé jusqu'à quatorze ou quinze livres; un fermier, quoiqu'il n'ait pas un sol vaillant en fonds, est taxé sept ou huit livres[3]. »

Il se peut que ces plaintes soient exagérées, mais on ne peut nier qu'elles ne soient en partie fondées.

Les rôles de la capitation et des corvoyeurs sont rarement renouvelés et mis à jour. Les changements survenus dans l'état et la fortune des habitants, et par conséquent dans la capitation, entraînent de nombreuses injustices quand la

(1) N.-L. Caron, *op. cit.*, p. 148.
(2) N.-L. Caron, *op. cit.*, p. 214.
(3) A. Dupuy, *op. cit.*, p. 164.

répartition des tâches est faite d'après des rôles anciens et inexacts. Des paroisses s'en plaignent : en 1777, les députés, le syndic et plusieurs corvoyeurs d'Amanlis demandent l'abandon de l'ancien rôle; on autorise le syndic de cette paroisse à faire un nouveau rôle de la capitation et par suite une nouvelle répartition des tâches [1]. En novembre 1783, la paroisse du Vivier constate que depuis 1773 on n'a pas procédé à une nouvelle répartition des tâches ; cependant « elle a éprouvé de très grands changements soit par les morts, les mariages, et surtout par la guerre dernière. » Ces changements ont évidemment modifié le chiffre de la capitation [2]. En 1764, Erquy formule les mêmes plaintes : ses habitants, presque tous marins, ont été tués ou pris dans la dernière guerre ; la paroisse compte cent quarante-quatre veuves et orphelins, la plupart sans pain [3]. La paroisse de Saint-Launeuc a longtemps payé « sans difficulté » son imposition parce qu'elle comprenait deux forges, dont le maître payait 400 livres sans compter la taxe de ses ouvriers, une verrerie dont le maître payait 30 livres, un marchand de bois qui payait aussi 30 livres. Ces deux industries n'existent plus, le marchand de bois s'est retiré : leur taxe retombe sur les laboureurs qui sont pauvres, peu nombreux, et sont ruinés par ce surcroît d'imposition [4] » et aussi, faut-il ajouter, par le surcroît de travail par corvée qui en résulte.

En 1771, le recteur de Saint-Colombin, près Clisson, remontre que les meilleurs biens de sa paroisse, ou ont été vendus à des nobles ou appartiennent à de riches propriétaires qui passent l'hiver dans les villes « où ils paient leur capitation et laissent supporter l'ancien taux, qui n'a point été diminué à gens hors d'état de paier... [5]. » Quelques paroisses sont si pauvres et si dépeuplées que c'est à grand'peine qu'elles peuvent composer le rôle des corvoyeurs demandés.

(1) A. d. I.-et-V. C. 2419, f° Amanlis, 1775-1783.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2419, f° Le Vivier, 1731-1783.
(3) A. d. I.-et-V. C. 4890.
(4) A. Dupuy, *op. cit.*, p. 164.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2594. Lettre du recteur de Saint-Colombin, 20 déc. 1771.

En 1772, le général de la paroisse de Rochementru, auquel on demandait quarante corvoyeurs, ne put faire rôle que de trente-neuf, y compris « cinq povres mendiants. » Pour compléter le nombre de quarante, on fut obligé de mettre sur la liste le marguillier en charge, contrairement à l'ordonnance de 1757 (1).

L'inégalité se retrouve dans la répartition des taxes entre les habitants de chaque paroisse. Tout d'abord, il est difficile, sinon impossible, de connaître exactement toutes les ressources des contribuables, dont les ruses ne peuvent être toujours déjouées par les égailleurs (2). Ensuite les égailleurs, par complaisance ou vénalité, dégrèvent souvent des contribuables. Un des abus les plus ordinaires est de rejeter, à la demande des maîtres, sur les domestiques, qui ne sont pas sujets à la corvée, une partie de la capitation des maîtres, de diminuer par là la tâche de ceux-ci et d'augmenter d'autant celle des pauvres.

Pour remédier quelque peu à cet abus, l'intendant Dupleix, en 1773, dut décider que les tâches seraient fixées « sur le pied de la capitation des maîtres réunie à celle des domestiques » et, qu'après la fixation, on déduirait de la tâche des maîtres une toise courante de chemin par domestique (3).

Injuste répartition des tâches. — D'ailleurs, le rôle de la capitation, quelque injuste qu'il soit, n'est pas toujours suivi. Les généraux, les syndics et députés des paroisses se rendent aussi souvent coupables de complaisance ou de vénalité que les égailleurs de la capitation. Ils dressent arbitrairement le rôle des corvoyeurs et déchargent leurs parents et amis d'une partie de leur tâche. Dans une requête d'août 1775, deux corvoyeurs d'Amanlis affirment que Jean-Baptiste Chevrel, imposé à la capitation vingt-deux livres, ne l'est à la corvée que

(1) A. d. I.-et-V. C. 2274. Ancenis et Châteaubriant, 1772-1784. Dès 1756 les Etats déclaraient : « Un grand nombre de ceux que nous sommes forcés d'imposer aux rolles de la capitation pour en remplir l'abonnement ont besoin d'aumônes pour subsister. » A. d. I.-et-V. C. 1758. Extrait du cahier présenté au roy par les députés des Etats de Bretagne, en 1756.

(2) A. Dupuy, *op. cit.*, p. 114.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2407. Ordon. du 1er mars 1773.

de douze toises; que François Monnier « confrère de trésorerie » du syndic « son compère et son ami » est capité à 30 livres et qu'il n'est taxé qu'à dix toises de chemin ; que Joachim Garnier et M. de la Touche-Bourdon et sa mère, parents du syndic, qui payent respectivement 15 livres et 31 livres de capitation, ne fournissent à la corvée que huit toises et seize toises de chemin... [1].

Tantôt encore c'est une partie de la paroisse que les députés et les généraux dispensent de la corvée [2], tantôt c'est le même corvoyeur qu'on appelle sur l'atelier deux fois et trois fois de suite avant que tous les contribuables aient fourni leur jour de travail [3]. Très souvent l'intendant se plaint des députés qui refusent de présenter le rôle des corvoyeurs, afin d'exempter qui bon leur semble et qui, pour ne pas être dénoncés par les corvoyeurs appelés à l'atelier, « laissent ceux-ci faire ce qu'ils veulent et ne portent sur la liste des défaillants que ceux qu'ils regardent comme assez bêtes pour ne pas songer à se plaindre [4]. »

Même sans ces irrégularités, la répartition de la corvée est souvent injuste parce qu'on ne se préoccupe que de la capitation et pas du tout de la nature et de la difficulté plus ou moins grande du travail à distribuer. « On a cru sans doute établir une règle de proportion entre ceux qui doivent partager ce fardeau, disent en 1782 quelques généraux, en ordonnant qu'on en ferait la répartition entre eux suivant leur imposition à la capitation, mais il ne paraît pas[5] qu'on ait fait attention aux différentes natures de sol sur lesquels passent les grandes routes, aux différentes qualités de pierres dont le corvoieur est obligé de se servir pour les réparer, à l'éloignement qui se trouve non seulement entre sa demeure et son attelier, mais encore entre son attelier et l'endroit où il est obligé d'aller prendre la pierre dont il a besoin, et aux frais plus ou moins considérables qui en résultent dans l'un comme

(1) A. d. I.-et-V. C. 2411, f° Amanlis.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2419. Ordon. du 5 mai 1734.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2411 et 2419. *Passim*.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 16 mars 1750.
(5) Contrairement à l'article XXXIII de l'Ordonn. de 1754. *Cf.* plus haut, p. 37.

dans l'autre cas; enfin il ne paraît pas qu'on ait balancé le plus ou le moins de travail qu'exige la réparation de ces routes suivant qu'elles sont plus ou moins fréquentées; cependant, il semble que ces différentes considérations eussent dû influer sur la répartition des grands chemins entre les différentes paroisses qui sont chargées de les entretenir [1]. »

Dans certaines paroisses aussi il y a plus de harnais qu'il n'en est nécessaire pour le transport des matériaux; dans d'autres, au contraire, les harnais et les chevaux sont si rares que les corvoyeurs sont écrasés, et « mesme obligés de se deffaire de leurs chevaux et bœufs afin de se soustraire à ce transport... [2]. » En 1784, par exemple, la paroisse de Sougéal n'a que quatre harnais pour charrier mille quarante-cinq toises de pierre [3]. Cette pénurie de harnais est parfois onéreuse pour les corvoyeurs de harnais, mais, d'une façon générale, bien que les charretiers prétendent être plus exploités que les corvoyeurs de bras, la corvée pèse plus lourdement sur les journaliers que sur les charretiers et bouviers [4].

(1) A. d. I.-et-V. C. 4886. Requête des généraux de Saint-Jean-sur-Vilaine, Saint-Didier, Domagné, Châteaubourg, Broons, Servon et Brécé, en 1782.

Ces observations étaient justifiées; les paroisses de Basse-Bretagne où le sol était solide et les matériaux sous la main, et celles qui étaient affectées aux routes de ville à ville, peu fréquentées, étaient plus favorisées que les paroisses de la Haute-Bretagne où les bons matériaux étaient rares et les routes très suivies. (A. d. I.-et-V. C. 2407, f° Abolition de la corvée.)

Il en était de même à peu près partout, sauf en Lorraine : « En Lorraine, à cette époque, la plupart des intendants répartissent les corvées soit en raison des forces (bras et bêtes) des communautés, soit en raison des facultés, c'est-à-dire au marc la livre de la subvention. M. de la Porte jugea cette méthode peu équitable. Tous les ans il faisait partager l'entretien des routes entre les communautés riveraines proportionnellement tout à la fois à l'importance de leur population, au nombre de leurs laboureurs, manœuvres et bestiaux, à leur distance de la route et même des matériaux à employer. » (P. Boyé, *op. cit.*, p. 72.)

(2) A. d. I.-et-V. C. 4720. Projet d'ordonnance de 1754.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2419, f° Sougéal, 1763-1784.

(4) Il arriva que les corvoyeurs de harnais abusèrent des corvoyeurs de bras. A Calorguen ils réclamaient de ceux-ci une indemnité pour le transport de la pierre auquel ils étaient astreints. « Tel corvoyeur de bras, écrit l'ingénieur en 1785, a payé quinze livres et dix-huit livres par jour aux corvoyeurs de harnais qui jugulent les malheureux corvoyeurs qui souvent n'ont que leur pelle pour tout outil. » (A. d. I.-et-V. C. 4888.)

Dérogations aux règlements sur la corvée. — Les dérogations aux règlements et la fausse interprétation des ordonnances contribuèrent à alourdir la corvée.

D'après l'ordonnance de 1757, qui renouvelait des dispositions prises en 1754, les travaux à effectuer devaient être subdivisés entre les corvoyeurs à raison d'une toise de chemin par 20 sols de capitation; comme le nombre de toises excédait le nombre de livres de la capitation totale, l'excédent devait être à la charge de la province. Mais cette règle n'est guère observée. Presque toujours les paroisses reçoivent une tâche plus considérable que ne le comporte leur capitation ; celles qui, comme Bazouges-la-Pérouse, payent 4.874 livres de capitation et ne font que 1892 toises de chemin [1], sont rares; nombreuses au contraire sont celles qui, comme Romazy, sont imposées à raison de trois toises trois pieds huit pouces par 20 sols de capitation; qui, comme le Faouët, font une toise de chemin par 8 sols de capitation; ou qui, comme Marcillé-Raoul, doivent entretenir mille quatre toises de route quand le rôle de leur capitation, où d'ailleurs on a compris plus de cent domestiques, ne monte qu'à 492 livres 1 sol 5 deniers [2].

Si les paroisses supportent ainsi un excédent de tâche, c'est que la Province n'a pas tenu ses engagements, qu'elle ne peut les tenir, attendu qu'elle ne vote pas les fonds nécessaires. Peu à peu elle a distingué entre la tâche d'aplanissement, la tâche d'empierrement et la tâche d'entretien et, par une fausse interprétation de l'ordonnance de 1757, elle a prétendu que c'était l'excédent seul de l'empierrement [3] qui restait à sa charge. Rien ne justifiait cette distinction; aucun texte

(1) A. d. I.-et-V. C. 2335.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2335 et C. 3912. Etat par subdélégations, dressé en 1785 à propos de la sécheresse... On pourrait multiplier de pareils exemples.

(3) Cela seul était encore une lourde charge. En 1782 l'intendant dit qu'il reste aux frais de la province 352.298 toises de chemins à empierrer et que la dépense est estimée à 4.171.984 livres. (Lettre de l'intendant. Gratifications et indemnités à Frignet. A. d. I.-et-V. C. 2272). Ce chiffre peut, par comparaison, nous donner une idée de la valeur des travaux faits par la corvée.

ne l'autorisait [1], mais comme le remarque ironiquement l'auteur de la lettre d'un des membres de la Commission des grands chemins « l'exemption de l'aplanissement du terrain dont la province reste chargée de faire l'empierrement était un objet trop considérable pour avoir pu échapper aux lumières, au zèle des Etats, et pour qu'on ait lieu de penser qu'ils eussent omis d'exprimer cette exemption s'ils avaient eu le dessein de l'accorder. »

C'est dans leur délibération du 19 mars 1765 que les Etats, malgré la noblesse pourtant qui demanda le maintien de l'ordonnance de 1757, distinguèrent l'aplanissement et l'empierrement d'une route d'avec son entretien et décidèrent que l'entretien total des routes serait à la charge des paroisses [2].

Après avoir rejeté sur les corvoyeurs les tâches d'aplanissement et d'entretien, les Etats firent-ils faire régulièrement à leurs frais l'excédent des empierrements? Nullement. Quand ils ne purent la rejeter sur les contribuables [3], ils laissèrent leur tâche en souffrance.

Les règlements relatifs aux exemptions, à l'époque des travaux, à l'éloignement des ateliers ne sont pas mieux observés et leur violation entraîne de graves abus.

Les journaliers capités au-dessous de 20 sols et les veuves sont exempts; ils n'en sont pas moins quelquefois commandés pour la corvée, sans doute par les députés désireux de compléter le nombre de corvoyeurs qu'ils doivent fournir, quand par faveur, ils ont dispensé leurs parents et amis. En 1739,

(1) En 1765 les Etats allèguent bien l'article 22 de l'ordon. de 1757 qui porte que « les ouvrages faits à la décharge des paroisses et payés *sur le fonds accordé au soulagement de la corvée*, après la perfection d'iceux, resteront à l'entretien des paroisses, au marc la livre de leur capitation ». Mais cet article parle des travaux faits sur fonds accordés au soulagement de la corvée, fonds intermittents — de 1758 à 1765 par exemple il n'y en eut pas de votés — et destinés à payer l'exécution d'une partie des tâches réelles, fixées à raison de 1 toise par livre. D'ailleurs la noblesse n'interprétait pas cet article 22 comme les autres ordres, puisqu'elle demanda l'exécution pure et simple du règlement de 1757.

(2) B. M. R. Administration de la Commission intermédiaire.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2272. Lettre de l'intendant. Gratifications et indemnités à Frignet.

la fille Catherine Corvaisier [1], de la paroisse de Montauban, demande qu'on ne l'envoie plus à la corvée : elle est sur le rôle des corvoyeurs « pour aller deux fois par semaine, ce qui la met à la dernière nécessité estant obligée d'y envoyer un homme à 8 sols par jour, qui fait 16 sols par chaque semaine. » Somme énorme, car la malheureuse ne gagne que 3 sols par jour comme lingère, est la plupart du temps sans travail, et n'a ni biens ni revenus. La veuve Aubrée, de la paroisse de Sens, a un fils soldat provincial « qui seul peut lui donner du secours » et plusieurs autres enfants en bas âge dont l'un est estropié; elle est cependant soumise à la corvée [2].

La corvée est quelquefois exigée à des époques interdites par les règlements. Malgré les recommandations de l'intendant, qui laisse les ingénieurs libres d'avancer ou de retarder la reprise ou la cessation des travaux « suivant que les saisons et les labeurs de la campagne l'exigent [3], » la corvée arrache souvent les laboureurs aux semailles ou à la moisson: en 1764, par exemple, les corvoyeurs de Bruc se plaignent que l'ingénieur Dorotte les ait fait travailler à la corvée en pleine moisson [4]. En 1764, le curé de Soudan note sur son journal que les corvoyeurs emploient « la plus grande partie de leur temps » aux travaux des grands chemins, « sans pouvoir vaquer comme autrefois aux travaux de l'agriculture pour la prochaine année... [5]. »

D'ailleurs le mois fixé pour la reprise des travaux, le mois de septembre, est le mois où les campagnards sont le plus accablés de corvées. C'est en effet ordinairement à la fin de septembre et en octobre que se produisent les mouvements de troupes, que les régiments rejoignent leurs quartiers d'hiver ; le passage des troupes est redouté, car les bagages doivent être transportés par les campagnards, dont les voitures

(1) A. d. I.-et-V. C. 2415, f° Montauban, 1737-1744.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2419, f° Sens, 1775-1783.
(3) A. d. I.-et-V. C. 1773. Lettre d'un membre de la Commission des grands chemins.
(4) A. d. I.-et-V. C. 4888.
(5) Dupuy et Charvot, *Journal d'un curé de campagne, 1712-1765*, dans *Annales de Bretagne*, t. V, p. 408.

sont réquisitionnées; ce sont aussi les campagnards qui voiturent les grains du munitionnaire. Souvent, quand le mois d'août a été pluvieux, la récolte du seigle et du froment est en retard et quelquefois elle n'est pas finie au moment de moissonner les blés noirs [1]. Comment les laboureurs peuvent-ils suffire aux corvées et aux moissons?

Quand on regarde une des cartes routières dressées vers 1763 on est frappé de la distribution singulière des routes entre les paroisses. Bien souvent celles-ci ne sont pas affectées à l'entretien du chemin dont elles sont le plus rapprochées, mais à une route éloignée et qui « leur est absolument étrangère. » C'est contre une telle bizarrerie que réclament, en 1746, les généraux des paroisses de Vezin et de l'Hermitage. Ces généraux représentent qu'ils travaillent depuis longtemps sur les routes de Rennes à Lorient et de Rennes à Brest « lesquelles leur sont absolument étrangères; » que beaucoup de corvoyeurs pour se rendre sur l'atelier, doivent venir de loin par des chemins de traverse « extrêmement difficiles, » ou passer la rivière « aux risques de leur vie et de la perte de leurs bestiaux » et que le chemin de Montfort, qui est leur route naturelle devient de jour en jour plus impraticable [2]. En 1774, le général de Vern fait une réclamation analogue et demande à être affecté au chemin de Châteaubriant par Vern et non à la route de Rennes à Nantes [3].

On devine combien la corvée doit être pénible pour des paroisses obligées de se déplacer si loin. Pour leur éviter des voyages trop fréquents, il est vrai, on les garde, jusqu'en 1754 au moins, trois jours francs sur l'atelier : mais pendant ce temps les corvoyeurs sont « obligés de manger leur pain au coin d'un fossé, d'y passer les nuits, exposés aux rigueurs de toutes les saisons... [4]. »

L'ordonnance de 1754, pour mettre fin à ces abus avait bien défendu d'appeler les corvoyeurs à plus de deux lieues de

(1) A. d. I.-et-V. C. 2267. Mémoire de Lebret sur la reprise des travaux pour les grands chemins, 7 sept. 1757.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 3 mai 1746.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 30 mai 1747.
(4) A. d. I.-et-V. C. 1773. Lettre d'un membre de la Commission des grands chemins.

leur clocher, mais elle ne fut pas rigoureusement appliquée. En 1776, le général d'Erquy remarque que la plupart des corvoyeurs de la paroisse font six lieues par jour pour se rendre à l'atelier [1]. Le 1er novembre 1773, le général de la paroisse de Saint-Julien-de-Vouvantes écrit à l'intendant pour protester contre la tâche qu'on lui a assignée sur la route d'Ancenis à Châteaubriant ; il observe que le bourg de Saint-Julien-de-Vouvantes est distant de cette route de sept lieues et que cette route, qu'on veut refaire et élargir, ne servira qu'à quelques grands seigneurs comme la Ferronnais, de la Roche-Querry et à leurs fermiers : « Il est sans exemple, Monseigneur, ajoute le général, qui signale toute l'injustice d'un régime social fondé sur le privilège, de voir les puissants seigneurs de la Ferronnais et de la Roche-Querry entreprendre de se faire pratiquer une grande route par de pauvres habitants écrasés sous le fardeau des corvées publiques, dont la majeure partie sont à la mendicité et qui manquent des aliments les plus nécessaires pour la vie, tandis que ces seigneurs, sont des millionnaires... [2]. » En 1769, le curé de Bonneval se plaint de la grande distance qui sépare sa paroisse de l'atelier : les corvoyeurs les plus favorisés ont trois lieues et demie à parcourir, l'aller et le retour sont donc de sept lieues; il faut dix heures aux harnais de bœufs pour faire ces sept lieues [3]. Les paroisses de la Chapelle-Basse-Mer et de Saint-Julien-de-Concelles sont également situées à plus de deux lieues de la route où elles travaillent, mais de plus elles ont la Loire à traverser [4], la Loire qui déborde fréquemment, inonde les

(1) A. d. I.-et-V. C. 2298.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2274, f° Ancenis et Châteaubriant, 1752-1784. Parfois, semble-t-il, des routes ont été ouvertes moins dans l'intérêt du public que dans l'intérêt de quelques seigneurs. Le 3 mai 1790, la paroisse d'Erquy se plaignit d'avoir été affectée à l'entretien de la route de Lamballe à Dahouet, construite « pour les commodités » de deux seigneurs (A. N., D. XIV, 3).

(3) A. d. I.-et-V. C. 2281, f° Meilleray à Nantes.

(4) Assez fréquemment les corvoyeurs étaient obligés de passer des rivières pour se rendre sur les chantiers; les corvoyeurs de La Chapelle-Basse-Mer, de Saint-Julien-de-Concelles, de Vezin, de l'Hermitage, de Massérac, par exemple, étaient dans ce cas. Quelquefois on voit les ingénieurs traiter avec les passeurs pour fournir gratuitement le passage aux corvoyeurs qui devaient se présenter tous ensemble. La paroisse de Massérac (département de Nantes) était affectée au grand chemin d'Ancenis à Redon; pour s'y

deux rives et surtout celle où se trouvent les deux paroisses « jusques-là que souvent dix pieds d'eau couvrent en un moment la moitié du pays. » « Qu'on se représente alors les habitans obligés d'aller à la corvée, on les verra sortant de leurs maisons, souvent inondées, se précipiter dans des bateaux trop faibles pour les porter, eux, leurs animaux et les instruments nécessaires pour la corvée, parcourir ainsy au gré des vents une étendue d'eau de plus d'une lieue, aux risques d'être submergés à tout moment... [1]. »

D'autres causes encore contribuent à rendre la corvée ruineuse. Aux corvées ordinaires s'ajoutent, pour certaines paroisses tout au moins, des corvées quelquefois aussi pénibles. Non seulement les corvoyeurs construisent et réparent les grands chemins, mais ils font tous les ouvrages d'utilité publique : ils entretiennent par exemple les digues de Dol, de la Loire, charrient les matériaux nécessaires à l'agrandissement et à l'embellissement des villes... [2].

Abus commis par les employés des ponts et chaussées. — Si la corvée est impopulaire, ceux qui la dirigent ne le sont pas moins; les employés subalternes surtout sont détestés, car leurs abus aggravent souvent les maux qu'endurent les corvoyeurs. Les intendants soucieux de l'intérêt des populations s'en rendent compte : l'édit de 1776, qui supprime la

rendre elle avait à traverser le Port-Rolland sur l'Oudon. En 1761, l'ingénieur traite avec le passeur qui s'engage, moyennant soixante livres par an prises sur le fonds des grands chemins, à passer gratuitement les corvoyeurs de Massérac, leurs outils et leurs harnais.

Le passeur Hadet observa son contrat; il n'en fut pas de même de l'administration. En 1773, la veuve d'Hadet réclame son dû; depuis treize ans elle n'a touché que trois années, on lui doit donc 540 livres; on ne lui paya que 330 livres sous prétexte qu'à la longue les routes étaient devenues meilleures, qu'elles avaient demandé moins d'ouvrage aux corvoyeurs et moins de passages par suite aux passeurs. (A. d. I.-et-V. C. 2274, f° Ancenis à Redon, 1761-1783.)

(1) A. d. I.-et-V. C. 2429, f° La Chapelle-Basse-Mer, 1769-1783.

(2) La corvée pouvait prendre les formes les plus variées. En 1736 on ordonne à tous les charretiers, voituriers et « brouetiers » qui conduisent du grain, du bois, du charbon ou d'autres denrées à Rennes et qui passent par le chemin de Fouillard, de prendre au retour, sous peine de vingt livres d'amende, un chargement de pierre dans les landes de Vaux et de le mener à La Forge-Boissière. (A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 23 mars 1736.)

corvée, parle des « vexations secrètes que la plus grande vigilance des personnes chargées de l'exécution de nos ordres ne peut entièrement empêcher dans une administration aussi étendue, aussi compliquée que celle de la corvée où la justice distributive s'égare dans une multitude de détails, où l'autorité subdivisée pour ainsi dire à l'infini est répandue dans un aussi grand nombre de mains et confiée dans ses dernières branches à des employés subalternes qu'il est presque impossible de choisir avec certitude et très difficile de surveiller [1]. »

Les piqueurs semblent avoir été particulièrement odieux. Les dénonciations faites contre des piqueurs sont relativement peu nombreuses, mais il ne faut pas s'en étonner : c'était une accusation générale mais imprécise qu'on murmurait contre les piqueurs; on n'osait pas les accuser ouvertement, préciser les plaintes, car on redoutait leur vengeance. « Bien des fois, écrit un subdélégué de l'intendance de Touraine, j'ai cherché à pénétrer la cause des murmures que le public ne cesse de proférer contre les piqueurs sans avoir jamais pu y réussir. J'étais alors tenté de regarder les choses comme un cri sans sujet, mais on m'a toujours fait entendre que rien n'était plus difficile à découvrir, parce que les corvéables craignaient les suites de la vengeance des piqueurs[2]. » Ce qui se passait en Touraine se passait aussi en Bretagne [3]. En 1732, on défend aux piqueurs de tenir cabaret dans le voisinage des ateliers, pour empêcher évidemment qu'ils n'obligent à boire les corvoyeurs et ne vendent aux contribuables des exemptions[4]. En 1734, on leur enjoint d'être assidus à l'atelier, pour ne pas faire perdre aux laboureurs un temps précieux, de ne pas marquer comme défaillants ceux qui auront réellement fourni leurs journées de travail, de ne dispenser ou de ne détourner personne de l'ouvrage [5].

(1) Turgot, Œuvres.
(2) F. Dumas, *La généralité de Tours au XVIIIe siècle*, p. 56.
(3) Cela dura moins longtemps toutefois, car les piqueurs qui subsistèrent en Touraine jusqu'à la fin de l'Ancien Régime furent supprimés en Bretagne en 1757. Mais les piqueurs furent remplacés par les députés et ce qu'on pourrait dire des piqueurs s'appliquerait aux députés.
(4) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 19 décembre 1732.
(5) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 6 déc. 1734.

Après la suppression des piqueurs, les députés et les syndics commettent les mêmes abus. Souvent ils maltraitent les corvoyeurs et les accusent ensuite impudemment de les avoir insultés. En 1749, Roger de la Croix-Courte, député de Miniac, a battu un corvoyeur, le sieur Géant, et l'a fait punir pour insultes à sa personne; l'intendant le condamne à 30 livres de dommages-intérêts envers Géant et à huit jours de prison, le destitue de ses fonctions et le range parmi les simples corvoyeurs en défendant de choisir son successeur parmi ses parents (1).

Le plus souvent les violences des députés restaient impunies. Il était d'autant plus difficile de les réprimer que les ingénieurs n'hésitaient pas à condamner un corvoyeur sur la simple plainte des députés, sans exiger de ceux-ci ni procès-verbal ni certificat. En 1779, devant des abus trop criants, l'intendant dut avertir les ingénieurs qu'il ne frapperait plus les corvoyeurs accusés d'avoir maltraité et insulté un député, si les députés et syndics ne fournissaient des procès-verbaux ou si les ingénieurs ne se portaient garants du fait (2).

Dès 1773, l'ingénieur en chef avait invité l'ingénieur de Guingamp à ne plus emprisonner les corvoyeurs à la sollicitation des gentilshommes qui auraient à se plaindre d'eux (3), et dès 1777 l'intendant avait recommandé aux ingénieurs de ne pas recevoir sans examen les listes des défaillants et d'en rayer tous ceux qui y auraient été inscrits injustement (4).

Parfois les ingénieurs ne se rendaient pas seulement coupables de négligence dans leur service ou de complaisance envers les privilégiés ; ils se livraient aussi à des actes de violence contre les corvoyeurs. En juin 1764, M. de Bégasson

(1) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 4 nov. 1749.

(2) A. d. C.-d.-N. C. 99. Copie d'une lettre de l'intendant, 13 février 1779.

(3) A. d. C.-d.-N. C. 98. Lettre de l'ingénieur Frignet, 25 sept. 1773. Car, disait Frignet, « ce serait autoriser la plupart de ces Messieurs à exercer leur mauvaise humeur contre les malheureux corvoyeurs. »

(4) A. d. C.-d.-N. C. 99. Copie d'une lettre de l'intendant à M. Frignet, 20 avril 1777. Ce n'est qu'avec répugnance que parfois l'intendant envoyait aux ingénieurs des ordonnances de contrainte en blanc. (A. d. C.-d.-N. C. 99. Copie d'une lettre de l'intendant à Frignet, 24 sept. 1779.)

de la Lardais écrit à l'intendant pour lui signaler les brutalités commises par l'ingénieur Dorotte : « Dorotte, disait Bégasson de la Lardais, s'est jeté sur le sieur Rocher, syndic de Saint-Seiglais, lui a donné des coups de fouet en l'injuriant, il a même saisi son pistolet et l'a menacé de lui brûler la cervelle... s'étant un peu calmé il lui a parlé, mais après quelques moments de conversation il lui a demandé où étaient les piquets : Rocher lui a répondu « qu'il ne pouvait pas apporter de chez lui un fagot sur sa tête. » Dorotte l'a mené alors au poteau indiquant la tâche de la paroisse et s'est remis à le fouetter [1].

Abus entraînés par les modes de répression. — Les corvoyeurs défaillants, incapables de payer leurs amendes et de supporter les frais de la garnison, étaient passibles d'emprisonnement [2]. L'emprisonnement était redouté; outre qu'il était une peine corporelle rigoureuse [3], il entraînait pour les prisonniers, obligés de laisser en souffrance leurs récoltes et leurs champs, des pertes matérielles parfois irréparables. En 1764, par exemple, un corvoyeur de Bruc, enfermé dans les prisons de Pipriac, ne put faire son blé noir dans la saison convenable; il n'en récolta pas et se trouva réduit à la mendicité [4].

Les défaillants, qui étaient solvables et qui refusaient de payer leurs amendes, étaient soumis à la garnison. La garnison fut une charge vexatoire dont les paroisses se plaignirent continuellement.

En 1764, pendant l'enquête sur l'Administration des grands chemins, les ennemis du duc d'Aiguillon prétendent que la

(1) A. d. I.-et-V. C. 4881.

(2) Les emprisonnements étaient fréquents; nombreux en effet étaient les corvoyeurs insolvables, nombreux aussi ceux qui insultaient ou maltraitaient des députés et des employés des Ponts et Chaussées.

(3) Il arriva qu'on ne pourvût pas à la nourriture des prisonniers. Le corvoyeur de Bruc, dont je parle plus bas, resta dans les prisons de Pipriac plusieurs jours sans manger. Il y serait mort si des personnes charitables ne l'avaient sauvé en versant pour lui la somme de quinze livres et en le rendant à ses trois enfants et à sa mère, qui vivaient de son seul travail.

(4) A. d. I.-et-V. C. 4888.

garnison représente une imposition sur les campagnes de plus de 60.000 livres par an [1]. Dans un mémoire de 1770, les Etats répètent que la garnison « coûte des sommes immenses » aux paroisses [2].

Il faut se défier de ce qu'avancent les Etats; ils cherchent à discréditer l'administration du commandant et, par intérêt plus que par justice, défendent de temps en temps la cause des corvoyeurs. Il ne faut pas non plus, par contre, accorder une confiance absolue à l'auteur de la lettre d'un membre de la Commission des grands chemins, qui prend le parti du commandant contre les Etats et qui soutient, preuves en mains, dit-il, que les frais de garnison en 1763, c'est-à-dire l'année où la corvée a été la plus lourde, ne se sont élevés qu'à 8.300 livres, que dans les évêchés de Quimper, de Léon, de Tréguier, de Saint-Brieuc, où l'on a ouvert le plus de routes, ils ne sont montés qu'à 1.008 livres [3]. Entre les deux versions la différence est trop grande pour qu'on puisse en tirer un argument quelconque.

Mais il est certain que la garnison fut très onéreuse pour les paysans et que les ingénieurs y recoururent trop fréquemment, malgré l'intendant, qui leur recommandait l'esprit de douceur et de « commisération » à l'égard des corvoyeurs [4].

Il est certain aussi que la maréchaussée chargée de fournir presque tous [5] les garnisaires et de recueillir les amendes,

(1) A. d. I.-et-V. C. 1773. Lettre d'un membre de la Commission des grands chemins.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2265. Mémoire de 1770.

(3) A. d. I.-et-V. C. 1773.

(4) A. d. C.-d.-N. C. 98. Copie d'une lettre de l'intendant à Frignet, 10 nov. 1776. L'intendant écrivait à cette date, à propos de la garnison : « On ne doit exercer cette rigueur contre des gens de qui on exige un travail gratuit que dans le seul cas d'une indispensable nécessité. Si les ingénieurs étaient animés de l'esprit de commisération qu'ils devraient avoir pour ces malheureux, au lieu de s'en tenir à recevoir chez eux des listes et à proposer indifféremment des contraintes, ils les engageraient par de douces remontrances à remplir les obligations qu'on leur a imposées... »

(5) On avait bien demandé à l'intendant d'employer comme garnisaires, de préférence à la maréchaussée, des invalides ou autres troupes moins chers que les cavaliers; mais, comme le reconnaissent eux-mêmes les Etats dans leur Mémoire de 1770, on n'avait pas toujours sous la main des invalides ou d'autres soldats.

n'accomplit pas sa tâche avec tous les ménagements, toute l'honnêteté désirables. En 1734, on est obligé de lui défendre expressément d'exiger des défaillants autre chose que l'amende, soit de l'argent, soit du vin, soit d'autres denrées [1]. En 1764, parmi les critiques — rares selon M. Marion — adressées à l'administration de la corvée, quelques-unes visèrent la maréchausssée : on se plaignit « que les exécutions militaires par la maréchaussée se fissent avec trop de rigueur [2]. »

Sans doute d'autres abus plus ou moins graves furent commis, mais je crois avoir montré les principaux. Ce sont ces abus qui ont fait de la corvée, déjà pénible par elle-même, une des charges les plus lourdes et les plus injustes de l'ancien régime. Il était impossible d'empêcher ces abus, selon l'avis d'habiles et justes administrateurs, selon l'avis de Turgot qui inspira et rédigea l'édit de 1776. Les défenseurs de la corvée eux-mêmes n'ont osé la défendre que dans le cas où elle était appliquée selon les règlements : « Et je conviendrai sans peine, avoue un des apologistes de la corvée, que les corvées conduites sans principes et mal administrées, sont très dangereuses et doivent être proscrites. Il me serait très aisé de faire l'histoire de tous les abus qui peuvent avoir lieu dans ce cas et cette peinture, plus vraie que beaucoup d'autres, seroit effrayante [3]. »

Lourde par elle-même et « conduite sans principes » par les employés des ponts et chaussées et les Etats [4], la corvée en Bretagne fut une source d'abus et de vexations intolérables. Gohier n'exagérait pas quand il écrivait : « ...sans indemnité, sans salaire, on s'empare des bras les plus précieux. Le plus fort fait la loi au plus faible. Le laboureur n'est plus qu'un

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 16 mars 1734.

(2) Marion, *op. cit.*

(3) *De l'importance et de la nécessité des chemins publics en France*, Amsterdam, 1777, p. 127.

(4) La responsabilité des Etats est très grande. Ils votèrent des fonds insuffisants et rejetèrent sur les corvoyeurs la tâche qu'ils auraient dû faire effectuer à prix d'argent.

vil corvéable; on l'arrache à ses champs, on le conduit comme un forçat sur la voie publique; on le soumet à des amendes; on décerne contre lui des contraintes; on établit des garnisons dans sa chaumière; on le traîne, on le fait languir en prison. Aucune loi ne le met à l'abri des outrages, aucune forme ne garantit sa liberté. On viole impunément en sa personne tous les droits du citoyen, si toutefois des gens sujets à corvée peuvent être regardés comme des citoyens, lorsqu'on les traite à peine comme des hommes. C'est ainsi qu'avec un seul mot des milliers de cultivateurs sont impitoyablement condamnés, comme a si bien dit le Procureur syndic de la Communauté de la ville de Rennes, à ferrer un chemin sur lequel ils ne marchent que pieds nus [1]. »

(1) Gohier, *Mémoire pour le Tiers-Etat de Bretagne*, 1789, pp. 105-106.

CHAPITRE IV

SOULAGEMENTS ACCORDÉS AUX CORVOYEURS

On ne voit pas en Bretagne à la fin du XVIIIe siècle, comme dans les autres provinces, le régime de la corvée se transformer, s'alléger et s'adoucir. Depuis d'Aiguillon, il n'y a pas eu dans la législation de la corvée de modifications sensibles. On a pourtant cherché à « soulager, » comme on disait, les corvoyeurs ; mais les mesures prises ont été des mesures extraordinaires et transitoires.

Secours aux corvoyeurs victimes d'accident. — Quelquefois on accorde un secours aux corvoyeurs ou aux veuves de corvoyeurs victimes d'accident : en 1779, on donne 400 livres à la veuve et aux enfants d'un corvoyeur écrasé sur une route des environs de Bécherel [1]; en 1782, on alloue 200 livres à Nicolas Devin, journalier, qui s'est cassé une jambe en travaillant à la corvée [2]. Le 10 janvier 1784, les Etats allouent une rente viagère de 72 livres à Joseph Guihot qui s'est cassé les deux jambes en travaillant au pont de Mordelles [3].

Gratifications aux paroisses. — Des gratifications peuvent être accordées aux paroisses qui ont eu à effectuer des travaux difficiles. En 1763, le duc d'Aiguillon ordonne de récompenser quelques paroisses, qui ont été employées à l'aplanissement de la montagne de Keriou : Saint-Lyonnec reçoit en conséquence 708 livres; Guimilliau 672. A la même date Lennon et la Trêve du Cloistre touchent chacune 700 livres pour avoir aplani la montagne de Guennily [4].

(1) A. d. I.-et-V. C. 2411.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2414, f° Livré, 1773-1784.
(3) A. d. I.-et-V. C. 4717. Registre, pp. 12-13.
(4) A. d. I.-et-V. C. 4862.

Les intendants eussent aussi volontiers accordé des gratifications aux corvoyeurs. En 1739, l'intendant de Viarmes demandait d'allouer aux corvoyeurs 40 sols par toise cube de pierre, qu'ils tireraient dans les années 1739 et 1740; mais le contrôleur général lui répondait : « ...il n'y a pas d'apparences que le roi se détermine à faire rendre » un pareil projet qu'il a toujours repoussé jusqu'ici « et le roi ne permettra pas que l'on introduise en Bretagne un usage par rapport aux corvées que sa majesté n'a jamais voulu autoriser dans les autres provinces, parce que si elle se relâchait, cela tireroit à de trop grandes conséquences [1]. » Malgré l'opinion du contrôleur général, quelques intendants et quelques commandants, dont d'Aiguillon, distribuèrent parfois des gratifications aux corvoyeurs; les Etats, quand ils eurent supplanté les intendants dans l'administration des ponts et chaussées, les imitèrent. Le 10 juin 1785 ils distribuaient des dégrèvements aux corvoyeurs de harnais de certaines paroisses : ceux de Saint-Pierre-en-Saint-Georges reçurent pour vingt-sept toises de pierre, à raison de 6 livres par toise, 162 livres ; ceux du trait de Couasmes pour huit toises 48 livres ; ceux de Cesson pour cent deux toises, à 6 livres, 612 livres ; ceux d'Acigné pour cent douze toises, à raison de 10 livres chacune, 1.120 livres ; ceux de Noyal, de Châteaubourg, de Domagné pour quinze, vingt-quatre et cinquante toises, sur le pied de 4 livres, 60, 108 et 200 livres [2], etc....

Soulagements. — Les gratifications furent tout à fait exceptionnelles. Plus fréquents furent les fonds votés par les Etats pour le « soulagement de la corvée, » en même temps que le budget des ponts et chaussées. Ces fonds étaient quelquefois presque aussi importants que le budget lui-même : ainsi en 1741 ils étaient de 200.000 livres [3]; en 1756 de 400.000; en 1758 de 200.000 [4]; en 1782 et 1784 de 200.000 [5].

(1) A. d. I.-et-V. C. 2264. Lettre du 7 déc. 1738.
(2) A. d. I.-et-V. C. 4717. Registre des délibérations de la Commission intermédiaire, p. 121.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 4 août 1742.
(4) B. M. R. Administration de la Commission intermédiaire...
(5) N.-L. Caron, *op. cit.*, p. 388.

La façon d'employer ces fonds varia. En 1742, l'ordonnance du 4 août ordonna de les répartir entre les paroisses affectées à la corvée, au prorata de la charge de chacune [1]. En 1736, il fut convenu entre les commissaires du roi et les Etats que les fonds destinés au soulagement de la corvée serviraient : 1° à faire faire à prix d'argent les parties de route où l'on ne pourrait appeler de corvoyeurs à cause de l'éloignement des paroisses ou de l'étendue des tâches ; 2° à payer à chaque corvoyeur de harnais, qui aura rempli son devoir, une gratification annuelle de 12 livres; 3° à faire extraire la pierre à prix d'argent [2].

Mais il ne faudrait pas se faire d'illusion sur l'efficacité de ces « soulagements. » Il arrivait que les fonds votés ne fussent pas employés ou le fussent d'une façon défectueuse. Quelquefois ils étaient absorbés « par les parties de routes restées à la charge de la province [3]. » Quelquefois encore les députés des paroisses prélevaient sur les sommes à partager la part du lion : en 1742 et 1743, les députés de Plédran gardèrent 445 livres 1 sol 5 deniers sur 2.737 livres [4] ; la même année un des députés de Cintré, P. Ridel, frustra les corvoyeurs de 110 livres [5] ; quelquefois les députés, « sous prétexte de délibérations des généraux » auxquelles « il n'y a qu'un certain nombre de paroissiens d'appelés, ce qui ne peut être qu'à l'oppression des pauvres, » cherchent à donner une autre destination aux « soulagements; » tantôt, sur les sollicitations du recteur, ils veulent les affecter à des œuvres pies ou à l'achat d'objets du culte; tantôt ils prétendent les employer au paiement « des frais de procez ou autres usages [6]. »

Ateliers de charité. — Quand la misère est trop grande dans

1. A. d. I.-et-V. C. 2262.
2. B. M. R. Administration de la Commission intermédiaire.
3. *Ibid.*
4. A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 1er sept. 1744 et du 12 mai 1745.
5. A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 12 mai 1745.
6. A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 25 juin 1745.

les campagnes, quand elle multiplie le nombre des mendiants et qu'elle rend impossible le fonctionnement de la corvée, au lieu de distribuer des « soulagements » en argent, on a recours à l'établissement « d'ateliers de charité. » Ces ateliers de charité permettent d'employer, en les rétribuant, les pauvres sans travail et les corvoyeurs. En procurant aux mendiants et aux corvoyeurs les moyens de subsister, ils déchargent encore ces derniers d'une partie de leur tâche. Les ateliers de charité furent souvent ouverts; on les préférait aux dépôts de mendicité.

Quand, en 1787 et 1788, le roi demande aux Etats 100.000 liv. pour la nourriture, la conduite et l'entretien « des mendiants » et vagabonds retenus dans le dépôt de Rennes, les Etats, à qui ce dépôt ne plaît pas, répondent : « qu'il présente plutôt une école de corruption de mœurs qu'une correction de mœurs ; qu'il ne secoure la mendicité qu'en la *pervertissant ;* qu'il porte atteinte aux *manufactures répandues* plus utilement dans les campagnes; que d'ailleurs la somme de 100.000 livres, qui est demandée pour cet établissement comme revenu de la pauvreté, tournera au même emploi d'une manière infiniment plus utile et plus digne de la bienfaisance publique en faisant subsister les pauvres, hommes et femmes, dans des ateliers de charité...; » en conséquence ils destinent ces 100.000 livres à l'entretien d'ateliers de charité « pour le soulagement de la mendicité et de la corvée, » et les sommes seront réparties moins en raison de l'étendue des routes qu'en raison de la misère [1].

Dès 1739 on trouve en Bretagne des ateliers de charité. Le 17 juin 1739 le contrôleur général Orry engage l'intendant à créer plusieurs ateliers sur les grands chemins et dans les banlieues des villes où les pauvres sont le plus nombreux; il l'engage même à faire travailler à des ouvrages qui « dans un autre temps pourraient ne pas être absolument nécessaires, » tout en lui recommandant de payer ce travail non à la journée mais à la tâche, et d'en fixer le prix de façon

(1) A. d. I.-et-V. C. 3184. Rapports des Commissions aux finances, 1788.

« qu'un ouvrier faible et médiocre puisse gagner au moins 8 à 10 sols par jour et qu'un bon ouvrier puisse en gagner jusqu'à 10 et 12 [1]. » Le 27, l'intendant ordonne de faire travailler sur les routes de Rennes à Vitré et de Rennes à Saint-Aubin-du-Cormier, de réquisitionner au besoin et de laisser se présenter aussi souvent qu'ils le voudront les charretiers et bouviers, qui voitureront les matériaux sur le pied de 13 livres la toise cube [2].

Les ateliers établis en 1739 ne le furent que sur un point déterminé; mais à la fin du XVIIIe siècle, alors que se multiplient les disettes et les crises agricoles, on en ouvre dans toute l'étendue de la province.

En 1770, une mauvaise récolte provoque une cherté excessive des grains; l'intendant constate que « la plupart des paroisses sont dans l'impossibilité de satisfaire aux corvées par le défaut des subsistances nécessaires. » La misère est profonde : « les habitants de plusieurs paroisses sont réduits à se nourrir de marc de pommes et d'aliments que les animaux même rebutent. » Avec l'approbation de la Commission intermédiaire, l'intendant décide de faire faire la tâche ordinaire des corvoyeurs à prix d'argent par les pauvres, de payer les travailleurs sur les fonds des grands chemins [3], d'admettre au travail indistinctement hommes, femmes et enfants capables de travailler, d'employer les indigents « de préférence aux pires endroits, » et d'affecter à la tâche de chaque paroisse les pauvres de cette même paroisse. Les travaux effectués cette année là dans les ateliers de charité coûtèrent 160.712 livres 13 sols 10 deniers [4].

En 1785, la misère fut causée par une grande sécheresse. Les récoltes périrent sur pied. Des ateliers de charité furent établis, auxquels on affecta tout d'abord un fonds de 200.000 livres, réparti entre les neuf évêchés :

(1) A. d. I.-et-V. C. 2264 Lettr. du contrôleur général, 17 juin 1739.
(2) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. des 27 juin et 30 oct. 1739.
(3) L'intendant soutenait que c'était aux Etats à voter des fonds pour le soulagement des corvoyeurs et non au roi à en donner.
(4) A. d. I.-et-V. C. 4881.

ÉVÊCHÉS	LONGUEUR des routes à réparer dans chaque évêché	SOMMES affectées à chaque évêché
Dol.....	21 lieues.	4.816 livres 10 sols.
Tréguier.....	54 —	12.385 — 6 —
Léon.....	61 —	13.990 — 15 —
Saint-Brieuc....	69 —	15.367 — 5 —
Saint-Malo....	90 —	20.642 — 5 —
Rennes.....	119 —	27.293 — 14 —
Vannes.....	130 —	29.816 — 10 —
Quimper.....	156 —	35.779 — 10 —
Nantes.....	174 —	39.908 — 5 —

Ce fonds fut insuffisant et le roi dut en accorder un nouveau de 100.000 livres [1].

En général d'ailleurs les ateliers de charité ne réussirent pas à remédier à la misère des indigents et des corvoyeurs. Ils n'étaient pas assez nombreux et étaient parfois très éloignés des paroisses, qui en réclamaient de nouveaux. On ne pouvait les multiplier car on trouvait difficilement des gens capables de conduire les travaux et de tenir la comptabilité [2].

Droit de 10 sols par pot d'eau-de-vie. — Les soulagements en argent et les ateliers de charité n'étaient que des expédients. En 1787, au contraire, on assiste à une tentative d'un intérêt plus général. Les Etats prirent une mesure — la seule importante qu'on puisse citer à la fin du XVIIIe siècle — pour alléger le poids de la corvée. Le 23 janvier 1787, en effet, les Etats décrétèrent qu'un droit de 10 sols serait mis sur chaque pot d'eau-de-vie et autres liqueurs vendu au détail, et que le produit de ce droit serait destiné au soulagement de la corvée [3].

(1) A. d. I.-et-V. C. 4882.
(2) A. d. I.-et-V. C. 4881. Sécheresse de 1785.
(3) A. d. I.-et-V. C. 4718. Registre de délibérations de la Commission intermédiaire, p. 131.

Si l'on remarque que nul n'était exempt des devoirs ou impôts sur les boissons « sous quelque prétexte que ce puisse être, soit officiers du Parlement, de la Chambre des Comptes, des commanderies, chancelleries, monnaies, maréchaussée, conciergeries, maisons franches, suisses de la garde du roi, commensaux de sa maison, leurs veuves, gentilshommes, gouverneurs de places... [1], » le droit de 10 sols par pot d'eau-de-vie soumettait indirectement à la corvée toute une catégorie de privilégiés, qui jusque-là en avaient été exempts.

Malheureusement, la tentative des Etats ne donna pas les résultats attendus. Les Etats avaient compté que le droit de 10 sols par pot d'eau-de-vie et de liqueur, perçu en régie, produirait au moins 500.000 livres par an, et ils avaient décidé que le dixième en serait affecté à la réparation des parties de routes les plus dispendieuses, que le reste serait partagé entre les neuf diocèses proportionnellement à l'étendue de leur réseau et que chaque évêché mettrait en adjudication au rabais, jusqu'à concurrence de la somme qui lui reviendrait, les ouvrages qu'il voudrait. Mais leurs calculs furent déçus dès les deux premiers mois ; le droit ne produisit en effet, en mars et avril, que 15.642 livres 16 sols 6 deniers à raison de trente et un mille cent trente pots d'eau-de-vie [2]. En prenant le produit de ces deux mois pour moyenne, on ne pouvait compter pour l'année que sur 183.000 livres environ. On recueillit moins encore : dans les dix mois de mars à décembre, cent soixante-deux mille quatre cent-seize pots furent vendus, qui donnèrent 81.208 livres 1 sol 3 deniers. En 1788 on ne distribua plus que 69.491 livres 14 sols aux évêchés :

(1) Ces dispositions avaient été promises et accordées aux Etats en 1722 par les commissaires du roi (A. d. I.-et-V. C. 3153), renouvelées à chaque session des Etats de 1756 à 1770. (A. d. I.-et-V. C. 3156.)

(2) A. d. I.-et-V. C. 4736.

ÉVÊCHÉS	LONGUEUR des routes à réparer dans chaque évêché	SOMMES affectées à chaque évêché
Dol..... ..	26 lieues.	2.110 livres 14 sols 7 deniers.
Tréguier.....	62 — 1/2.	5.073 — 17 — 4 —
Léon.....	61 —	4.952 — 1 — 11 —
Saint-Brieuc....	67 —	5.439 — 3 — 8 —
Saint-Malo.....	110 —	8.930 — » — 2 —
Rennes.....	110 —	8.930 — » — 2 —
Vannes.....	130 —	10.553 — 13 — 1 —
Quimper.....	121 —	9.823 — » — 2 —
Nantes.....	168 — 1/2.	13.679 — 2 — 11 (1)

Insignifiant, ce « soulagement » est mal réparti. Dans les cahiers des paroisses beaucoup de généraux se plaignent de n'avoir rien reçu et ils demandent une vérification des comptes (2).

Il n'apparaît donc pas qu'en Bretagne on se soit employé sérieusement, comme dans les provinces de Lorraine, de Normandie, du Berry, comme dans d'autres encore, à alléger la corvée. Les Orceau de Fontette, les la Galaizière, les Turgot n'ont pas eu d'imitateurs en Bretagne. La responsabilité en incombe surtout aux Etats. Depuis le gouvernement de d'Aiguillon et de Lebret, en effet, jusqu'en 1785, les Commissaires du roi ont perdu en fait la direction incontestée des ponts et chaussées; ils ont eu les mains liées en quelque sorte par les Etats. A partir de 1785, l'administration des grands chemins ne dépend plus que des Etats. Si on a moins fait en Bretagne qu'ailleurs pour adoucir la corvée, il ne faut en accuser que les Etats.

(1) A. d. I.-et-V. C. 4718. Registre..., p. 195.
(2) Dupont, *Condition des paysans dans la sénéchaussée de Rennes à la veille de la Révolution*, p. 141.

CHAPITRE V

PERSISTANCE DE LA CORVÉE EN BRETAGNE JUSQU'A LA FIN DE L'ANCIEN RÉGIME

Si en Bretagne on a moins cherché qu'ailleurs à améliorer le régime de la corvée, on s'est encore moins soucié de l'abandonner. Quand l'édit de février 1776 supprima la corvée, la joie provoquée par cette mesure dans toute la France ne se manifesta pas en Bretagne; on n'entendit pas dans les campagnes bretonnes chanter :

« Je n'irons plus au chemin
Comme à la galère,
Travailler soir et matin,
Sans aucun salaire :
Le roi, je ne vous mens pas,
A mis la corvée en bas;
Ah ! la bonne affaire, ô gué !
Ah! la bonne affaire ! [1] »

C'est que la Bretagne fut exclue de la faveur accordée par le roi à ses sujets, et que l'édit de suppression n'y fut ni enregistré ni publié. « Le mauvais état des chemins ne permit pas d'en cesser l'entretien » dit l'intendant Caze de la Bove. Pourtant les corvoyeurs bretons eurent connaissance de cet édit, qui mettait fin à leurs souffrances, et ils refusèrent pour la plupart de reprendre les travaux. Caze de la Bove dut promulguer une ordonnance pour remettre en vigueur tous les anciens règlements et enjoindre la reprise de la corvée, en menaçant les défaillants d'une amende de *50 livres* ou de la

(1) Deuxième couplet d'une chanson citée par Hyenne. *De la corvée en France et en particulier dans l'ancienne province de Franche-Comté.*

mise en adjudication à leurs frais de leur tâche [1]. Cette ordonnance ne brisa pas toutes les résistances. Sur quelques points les corvoyeurs s'obstinèrent à déserter les ateliers. En 1782, l'intendant est obligé de jeter dans les prisons de Rennes, pendant un mois, un sieur Besnier ancien député et membre du général de Servon qui « empêche les corvoyeurs de ladite paroisse de remplir la tâche qui leur est imposée sur la route de Rennes à Vitré, en faisant en sorte de leur persuader que les travaux de la corvée ne doivent plus avoir lieu et que la réparation des grands chemins doit être faite à prix d'argent. » Besnier était écouté et l'on crut à sa parole. Les corvoyeurs à son instigation abandonnaient leur tâche, et les contraintes décrétées contre eux restaient vaines. C'est que Besnier avait réussi à se procurer un exemplaire de l'édit qui supprimait les corvées [2] et il allait partout proclamant « que le roi ne pouvait avoir deux paroles, que puisqu'il avait rendu un édit il devait avoir son exécution, que les corvoyeurs devaient être paiés et que les ingénieurs et M. l'intendant lui-même qui avaient donné des ordres contraires à cet édit étaient au moins des fripons qui avaient envie de mettre dans leur poche l'argent destiné à paier les ouvriers occupés à travailler aux chemins. » Emprisonné une première fois, Besnier est tiré de prison par le marquis de Châteaugiron qui paie les frais pour lui. Il continue de prêcher la désobéissance : il « débite qu'on avait été fort heureux qu'il avait bien voulu sortir de prison, qu'il ne lui en avait rien coûté, qu'au contraire on lui avait proposé de l'argent. » Emprisonné de nouveau, il fait un mois de détention, paie lui-même les frais et recommence à répandre l'édit de 1776. L'ingénieur demande qu'on l'exclue du général et qu'on lui ordonne de travailler sur-le-champ à sa tâche sous peine d'y être forcé « par tous les moyens, même par punition corporelle [3]. »

(1) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 24 avril 1776.

(2) Cet édit fut rapporté le 11 août 1776 par de Clugny, qui remplaça Turgot. L'édit de de Clugny ne changea rien en Bretagne puisque celui de Turgot n'avait pas été appliqué.

(3) A. d. I.-et-V. C. 4886. Affaire Besnier.

Les mesures prises par Caze de la Bove contre Besnier et les défaillants, l'ordre donné par lui de reprendre les travaux de corvée en 1776, malgré l'édit de suppression, pourraient faire croire que l'intendant était hostile à cet édit et que lui seul est responsable de la persistance de la corvée. Il n'en est rien. L'intendant en 1776 n'est plus que le directeur nominal de l'administration des grands chemins; il ne peut rien décider sans consulter les Etats, qui sont les maîtres et qui sont partisans du maintien de la corvée.

En revendiquant la direction des ponts et chaussées, les Etats prétendaient agir au nom des intérêts du peuple et soulager le fardeau qui l'écrasait : le préambule de l'arrêt de janvier 1785, qui leur attribua l'administration des grands chemins, faisait allusion aux raisons émises par eux : « Sa Majesté a vu avec satisfaction, dit l'arrêt, qu'en demandant d'être seuls chargés de cette partie d'administration, les Etats n'avaient d'autres vues que celles de procurer la perfection des routes et d'alléger le poids de la corvée en améliorant les travaux par tous les moyens qui peuvent dépendre d'eux... [1] »

En réalité, les Etats se préoccupaient peu d'améliorer le sort des corvoyeurs. En 1774, Turgot, trompé par les plaintes de la noblesse et des Etats, qui ne cessaient de dénoncer la lourdeur de la corvée, crut qu'en Bretagne la suppression de cet impôt serait bien accueillie. Il promit aux Etats de leur accorder l'administration des grands chemins s'ils supprimaient la corvée et prenaient à leur charge les travaux publics. Pour couvrir les frais qu'entraînerait cette réforme, Turgot proposa ou la mise en régie de l'impôt des devoirs, ou une augmentation du vingtième. Ce projet rencontra une vive opposition dans les Etats. En vain l'évêque de Rennes s'efforça-t-il de le défendre : « J'ai fait, écrit-il, le tableau des funestes effets que produisait la corvée, de la nécessité de la suppression d'après les principes de la justice et de l'humanité... Je me suis étudié à réfuter les objections qu'on employait avec le plus de succès depuis quelques jours pour

(1) B. M. R. Administration de la Commission intermédiaire, p. 757.

entretenir l'opposition naturelle de l'Assemblée contre l'exécution du projet. La discussion a été très longue. Elle était presque toujours inspirée par la prévention... »

Le Tiers [1] et la noblesse coalisés empêchèrent le projet d'aboutir. Menacés d'une augmentation d'impôts ils votèrent le maintien de la corvée [2]. Ils n'en continuèrent pas moins à réclamer la direction des travaux publics. En 1785 on leur donna satisfaction. Que firent-ils quand ils eurent cette administration qu'ils avaient tant désirée? S'empressèrent-ils de réformer les abus qu'ils reprochaient aux intendants? Ils se bornèrent à recommander le zèle aux corvoyeurs et à promettre seulement que les paroisses ne seraient pas changées d'ateliers. « Les Etats ne se sont chargés de l'administration des grands chemins de la province, écrivent-ils en ordonnant la reprise de la corvée, que dans le désir de procurer la perfection des routes et d'éviter aux corvoyeurs, autant qu'il serait possible, les contraintes que leur négligence n'a que trop souvent contraint d'employer [3]. » Ils se gardent bien de répéter aux corvoyeurs eux-mêmes que la corvée les ruine et qu'elle est injuste.

En avril 1786, quand de Calonne, après avoir constaté que depuis quatre ans on a substitué avec succès dans le Berry la contribution pécuniaire à l'ancienne corvée des grands chemins, ordonne l'essai pendant trois ans de la conversion de la corvée en une prestation en argent, les Etats entrent-ils dans les vues du ministre? Non, ils restent hostiles à toute modification.

Le 22 avril, l'intendant répond au ministre et ne lui cache pas toutes les difficultés que rencontrera en Bretagne, où « toute réforme est plus difficile que partout ailleurs » la suppression de la corvée en nature :

« 1° L'imposition qui remplacera la corvée ne peut être

(1) Ne pas oublier que l'ordre du Tiers ne représente pas les classes populaires.

(2) Marion, *Les Etats de Bretagne sous Louis XVI*, dans *Revue historique*, t. LXXXI, janvier-avril 1903.

(3) B. M. R. Administration de la Commission intermédiaire, p. 763.

faite sur les biens sujets à la taille parce que la taille est inconnue en Bretagne et que les fouages qui la représentent sont si mal répartis qu'il faut de toute nécessité changer la forme de leur assiette et de leur perception. D'ailleurs il y a beaucoup de paroisses où la très grande partie des propriétaires est exempte des fouages, attendu que leurs ancêtres en ont fait le rachat ou qu'ils ont obtenu des affranchissements : ainsi la contribution à raison des fouages ne peut avoir lieu ni quant à présent ni par la suite, à cause de la multiplicité des affranchissements.

2° L'imposition ne peut être faite au prorata des vingtièmes, parce qu'elle porterait sur les nobles comme sur les roturiers et que les premiers s'y opposeraient d'autant plus que l'imposition au marc la livre du vingtième ne porterait pas sur les ecclésiastiques; sur quoi j'observe que si l'on veut obliger la noblesse à contribuer à la réparation des chemins il est absolument nécessaire de rendre ses obligations communes au clergé.

3° Si l'imposition ne peut être faite qu'au marc la livre de la capitation roturière, le cultivateur et tous les habitants de la campagne continueront d'en supporter seuls toute la charge ; le bourgeois riche qui paye capitation en ville, le négociant et tous ceux qui retirent la plus grande utilité des chemins en seront exempts, ainsi l'avantage de la contribution en argent sera très peu sensible [1]. »

Certes la contribution pécuniaire eût été plus juste et plus avantageuse si les négociants et les propriétaires, sans distinction de qualité, y avaient été tous assujettis; mais la substitution pure et simple d'une contribution en argent levée sur les corvoyeurs à la corvée en nature eût été déjà un progrès. Cela n'eût même pas lieu. L'édit du 27 juin 1787, qui supprimait définitivement la corvée en nature, ne fut pas plus observé que ne l'avait été celui de 1776.

Certaines paroisses avaient pris l'habitude de mettre leur tâche en adjudication et de la faire exécuter par un entre-

(1) A. d. I.-et-V. C. 2407, f° Abolition de la corvée, 1786.

preneur : « la paroisse de Saint-Guinoux a mis de tout temps sa tâche à marché, » constate en 1787 l'ingénieur [1]; en 1788 la paroisse de la Fresnaye [2], en 1783 celle de Châteauneuf [3] passent un bail pour l'entretien de leur tâche pendant six ans avec des entrepreneurs; en 1785 la Chapelle-Basse-Mer [4] demande à adjuger au rabais l'entretien de sa tâche pendant neuf ans. En général la plupart des paroisses maritimes en usent ainsi : les hommes sont à la mer, les femmes aux champs : les travaux de corvée sont « au-dessus des forces » des femmes « ou très mal exécutés par des bras destinés à d'autres usages qu'à charrier des pierres, les arranger sur le chemin, les briser [5]. »

Les Etats se bornèrent à tolérer ces marchés sur les instances de la Commission intermédiaire, qui les pria, dans son rapport de 1786, « de considérer que s'il paraissait y avoir de l'inconvénient à autoriser de semblables marchés, on ne pouvait se dispenser de convenir que l'ouvrage était beaucoup mieux fait et infiniment moins grevant pour les paroisses, qu'en un mot elle ne croyait pas qu'il fût juste *d'empêcher* des contribuables de prendre des arrangements pour l'acquit des charges qui leur étaient imposées, surtout lorsqu'il était démontré que les arrangements tournaient à l'avantage de la chose publique et au soulagement des contribuables, qu'en conséquence elle pensait que les Etats se porteraient à laisser la faculté aux paroisses de passer ces marchés lorsqu'elles le feraient de leur propre mouvement [6]. »

En 1787, les Etats manifestèrent bien l'intention de demander qu'on restreignît la liste des exemptions, mais la Commission intermédiaire leur fit remarquer que le moment était mal choisi pour une pareille demande et qu'il était à craindre qu'on ne se servît de leurs démarches pour leur faire adopter l'édit du 25 juin qui supprimait la corvée [7].

(1) A. d. I.-et-V. C. 4887.
(2) A. d. I.-et-V. C. 4887.
(3) A. d. I.-et-V. C. 4888.
(4) A. d. I.-et-V. C. 4895.
(5) A. d. I.-et-V. C. 4887.
(6) A. d. I.-et-V. C. 4895.
(7) A. d. I.-et-V. C. 4718. Registre de délibérations..., p. 226.

Les Etats persistèrent dans leur attitude jusqu'à la fin; en 1788 la Commission intermédiaire, informée que la veuve Malassix, libraire à Nantes, avait inséré dans son Almanach une note sur la suppression des corvées dans tout le royaume, écrivait aux députés de l'évêché de Nantes : « Nous sommes persuadés, Messieurs, qu'il vous paraîtra comme à nous que cette observation pouvant induire en erreur les corvoyeurs de cette province il est nécessaire qu'elle soit promptement ratifiée. Nous vous prions de vouloir bien mander, en conséquence, la veuve Malassix et de lui enjoindre d'annoncer dans les affiches de Nantes que cette observation n'a pas été suffisamment expliquée, que l'édit concernant la suppression de la corvée *n'a point d'exécution en Bretagne*, n'ayant pas été délibéré par les Etats, ni enregistré au Parlement [1]. »

La corvée subsista donc jusqu'à la fin de l'ancien régime en Bretagne. Les cahiers des paroisses contiennent les plaintes les plus vives, les paroles les plus amères contre cette charge odieuse : « l'ouverture et l'entretien des chemins ne sont plus qu'à la charge de ceux qui y marchent pieds nus..., dit le cahier de Saint-Jacques-de-la-Lande, ...tandis que les voitures de l'opulence les dégradent...; » et Gohier montre les paysans « condamnés aux chemins comme chez d'autres peuples on est condamné aux mines, asservis à des travaux qui semblent n'avoir été rendus humiliants qu'afin qu'ils fussent gratuits[2]. »

Il y eut un effort pour alléger la corvée : l'établissement de la taxe de 10 sols par pot d'eau-de-vie en est la preuve. Mais il n'y eut pas de réforme profonde. Plus que partout ailleurs les réformes étaient malaisées en Bretagne, car les Etats, composés de privilégiés, s'y opposaient.

(1) A. d. I.-et-V. C. 4718. Registre de délibérations..., p. 375.
(2) Gohier, *Mémoire pour le Tiers-Etat de Bretagne*, 1789.

CHAPITRE VI

ÉTAT DES ROUTES

La suppression de la corvée eût été d'autant plus désirable qu'elle eût été conforme non seulement à la justice, mais à l'utilité publique. La corvée en effet était incapable de satisfaire à l'entretien des routes.

Les documents, qui attestent le mauvais état des routes bretonnes au XVIIIe siècle, sont si nombreux qu'on a l'embarras du choix. « Malgré les arrêts du Conseil, les ordonnances sans nombre rendues depuis 1732 jusqu'en 1753..., affirme un Mémoire de 1787, on ne pouvait encore voyager en Bretagne au commencement de 1754 [1]. » « Si l'on s'en rapporte au témoignage de tous ceux qui ont parcouru la province avant 1756, dit encore le duc d'Aiguillon, les chemins y étaient absolument abandonnés; la seule route de Rennes à Brest était praticable [2]; les autres dans les plus beaux temps offraient à peine un passage sans danger même aux cavaliers. A la moindre pluie tout rapport, toute communication étaient interceptés entre les différentes villes [3]. » Le duc d'Aiguillon n'exagérait pas. Il serait facile d'accumuler les preuves de ce qu'il avançait : en 1751, les communications sont interrompues entre Lesneven et Landerneau; une ordonnance du 10 février 1753 constate qu'elles n'existent que pendant un tiers de l'année entre Redon et le Croisic, Guingamp et Tréguier, Dol et Saint-Malo, que des mares, des fondrières très profondes, où les voituriers perdent leurs chevaux, couvrent les

(1) A. d. C.-d.-N. C. 96. Mémoire sur les routes de la province de Bretagne, 11 janvier 1787.

(2) C'était à peu près la seule route dont on s'occupât sérieusement. Elle était de beaucoup la plus favorisée.

(3) Mémoire pour le duc d'Aiguillon, cité par Pocquet, *Le duc d'Aiguillon et La Chalotais*, t. I, p. 27.

chemins [1]. En 1777, l'auteur d'un livre anonyme sur les grands chemins rappelle que, vers 1737, il était impossible d'aller de Nantes à Lorient par terre, que tous les transports se faisaient par mer et qu'en temps de guerre, quand les navires ennemis croisaient le long des côtes, les voitures étaient forcées de prendre des détours considérables, qui augmentaient les frais de transport « sans mesure ni proportion; » parfois on était même contraint de transporter à dos de mulets ou de chevaux les marchandises, ce qui était plus dispendieux encore [2]. A chaque instant les Messageries dont le service était fort difficile et souvent compromis, se plaignaient à l'intendant de l'état des routes, menaçaient d'abandonner les chemins dangereux [3]. A vrai dire, les chemins étaient tous aussi mauvais les uns que les autres; on ne connaissait pas ce qu'on appelle de nos jours un beau chemin, c'est-à-dire un chemin solide, résistant, sans ornière, praticable en toute saison. Quand on parlait de la bonté des routes c'était d'une bonté relative; le commandant duc d'Estrées l'avouait en 1735 dans une lettre à l'intendant : « ...les chemins étaient autrefois si abominables en Bretagne que l'on appelle un beau chemin un chemin qui est moins mauvais que par le passé [4]. »

Après 1756 le mauvais état des routes subsista-t-il? Il y eut évidemment amélioration, surtout sous le gouvernement de d'Aiguillon qui transforma et multiplia les routes. La réfection des anciennes routes, l'ouverture de nouveaux chemins rendirent les communications plus faciles et moins coûteuses, au grand avantage du public, du commerce et de l'agriculture; les laboureurs purent écouler leurs denrées qui, jus-

(1) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 22 janvier 1751 et du 10 février 1753.

(2) *De l'importance et de la nécessité des chemins publics en France...*, Amsterdam, 1777.

(3) Un sieur Moulin, fermier « des carosses et messageries » de la route de Rennes à Saint-Malo, demande en 1739 qu'on répare la route ou qu'on lui livre passage sur les champs voisins, ou bien il se verra forcé d'abandonner la route. (Ordon. 8 oct. 1739, A. d. I.-et-V. C. 2262. Cf. aussi autre ordon. relative à la même route dans C. 2293). A. Dupuy, *op. cit.*, p. 257, donne d'autres exemples intéressants de l'état des routes.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2264. Lettre du 15 décembre 1735.

qu'alors bien souvent, pourrissaient sur le sol ou encombraient, richesse inutile, leurs granges et leurs greniers. Les frais de transport diminuèrent : le cent pesant de marchandises, dont le transport de Nantes à Lorient coûtait vers 1737 de 40 à 50 livres, fut voituré pour 50 sols en 1777 [1]. Mais l'état des routes, bien que devenu meilleur, laissa encore à désirer. En 1772, l'intendant Dupleix remarque que, depuis plusieurs années, les routes sont extrêmement négligées [2] ; en 1782, l'intendant reconnaît le mauvais état des chemins [3]; en 1787, malgré une déclaration du roi du 14 novembre 1724 et un arrêt du Parlement du 2 août 1766, qui défendent d'atteler à chaque charrette à deux roues plus de quatre chevaux depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril, et plus de trois chevaux du 1er avril au 1er octobre, sous peine de confiscation des chevaux et harnais et de 300 livres d'amende [4], on est obligé de permettre aux rouliers et aux voituriers de se servir de chevaux de renfort dans les passages difficiles des routes [5].

A quoi faut-il attribuer ce mauvais état des chemins bretons? A la négligence des Etats, qui remplissent peu ou mal leurs devoirs et laissent en souffrance la tâche restée à leur charge [6]; au manque de bons matériaux, dont la disette se fait sentir surtout dans la Haute-Bretagne, dans la Basse-Bretagne le sol étant ferme et les matériaux excellents [7] ; mais surtout à la conduite des propriétaires riverains et à l'emploi des corvoyeurs, qui travaillent sans soin et de façon intermittente. Les propriétaires riverains, au lieu de veiller

(1) *De l'importance et de la nécessité des chemins publics en France...*
(2) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 24 février 1772.
(3) A. d. I.-et-V. C. 2272. Gratifications et indemnités au sieur Frignet.
(4) N.-L. Caron, *op. cit.*, p. 403.
(5) A. d. I.-et-V. C. 4718. Registre des délibérations de la Commission intermédiaire, p. 238.
(6) A. d. I.-et-V. C. 2273. Dans l'Etat de situation des routes du département de Pontivy, dressé en 1769, on lit que les tâches des paroisses affectées sur la route de Pontivy à « Uzel sont très roullantes, mais que les tâches restantes à faire aux frais de la province sont dans le plus mauvais état... » Même observation est faite pour la route de Pontivy à Corlaix.
(7) Le caractère montueux de la Basse-Bretagne, où le roc n'est souvent recouvert que d'une mince couche de terre, rendait l'entretien des routes plus facile.

à l'entretien des chemins, semblaient s'ingénier à les dégrader et à les rendre impraticables.

Ils étaient tenus, d'après une ordonnance du 4 septembre 1723 fréquemment renouvelée, de curer ou de faire curer au moins une fois l'an, au commencement de l'automne, les fossés et rigoles des grands chemins, destinés à recueillir et à écouler les eaux de pluie; ils n'en faisaient rien. Constamment les ingénieurs ou les commissaires des Etats signalaient à l'intendant de nombreux contrevenants. L'intendant avait beau édicter des peines sévères allant jusqu'à 100 livres d'amende [1], on ne pouvait vaincre la résistance des paysans. Les ingénieurs d'ailleurs ne parvenaient que difficilement à connaître le nom des propriétaires en faute; l'intendant était réduit à enjoindre aux marguilliers et fabriciens des paroisses d'accompagner, sur leur requête, les ingénieurs et de leur indiquer les noms et demeures des contrevenants sous peine de 50 livres d'amende [2]. Le plus souvent on était obligé d'employer des ouvriers au curage des fossés et des rigoles ou de procéder à l'adjudication des travaux à faire aux frais des propriétaires ou fermiers qui s'en étaient dispensés [3]. Quand ceux-ci se résignaient à curer les fossés, ils jetaient pêle-mêle sur le chemin les boues et les graviers qu'ils en retiraient, au lieu d'étendre les graviers sur la chaussée et de déposer les boues sur les champs riverains.

Mais au lieu de s'astreindre au curage, ils préféraient arrêter les eaux et les détourner sur leurs terres, creuser des fosses pour y faire des engrais [4], extraire des banquettes du sable ou de la terre à bâtir; en 1741, de véritables carrières étaient ouvertes sur la route de Rennes à Brest, entre Broons et Lamballe [5]. Des abus plus graves encore étaient communément

(1) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 4 septembre 1723.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2261. Procès-verbaux dressés les 4 et 15 avril, 6 et 29 juin, 8 octobre et 29 novembre 1726.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 13 juillet 1727, du 10 août 1727, et *passim*.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 4 septembre 1723.

(5) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 3 oct. 1724. — C. 2262. Ordon. du 11 juillet 1741.

commis, dans la première moitié du siècle surtout. L'appropriation d'une partie du chemin était fréquente : le 17 novembre 1740, un sieur Jacques Caresmel est condamné à rétablir les accotements, banquettes et fossés de la route de Rennes à Guingamp, situés en face de son champ et dont il s'est emparé après avoir comblé les fossés et bordé d'une haie le terrain usurpé [1].

D'autres campagnards enlèvent les bordures des levées, démolissent les parapets des ponts pour tenir sous l'eau les lins et chanvres qu'ils mettent à rouir dans les rivières et quelquefois dans les fossés des chemins, agrandis et transformés en mares [2].

D'autres encore plantent des haies ou des arbres sur les fossés en dépit des ordonnances, qui défendent de planter à moins de dix pieds du bord extérieur des fossés [3].

Les plus scrupuleux considèrent les routes comme des lieux de dépôt commodes : ils y déposent de la paille ou des fumiers [4], y laissent des arbres abattus [5], y entassent des bois, que de temps en temps l'administration ordonne d'enlever et qu'elle confisque et vend quand ils n'ont pas disparu dans les délais fixés [6].

Des obstacles plus grands encore au bon état des routes, c'est la négligence des corvoyeurs [7], qui font de mauvais travail, c'est l'absence de cantonniers [8]. Une route demande des réparations quotidiennes; la corvée n'appelait les corvoyeurs qu'à certains moments de l'année; elle ne pouvait suffire à l'entretien et au bon état des grands chemins.

(1) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 22 janvier 1751 (art. XIV). — C. 2262. Ordon. du 17 novembre 1740.

(2) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 30 septembre 1740.

(3) A. d. I.-et-V. C. 2263. Ordon. du 22 janvier 1751 (art. XIV) et arrêt du Conseil du 3 mai 1720.

(4) A. d. I.-et-V. C. 2378. Ordon. de 1783.

(5) A. d. I.-et-V. C. 2261. Ordon. du 4 septembre 1723.

(6) A. d. I.-et-V. C. 2262. Ordon. du 18 novembre 1740.

(7) A. d. I.-et-V. C. 2272. Gratifications et indemnités au sieur Frignet, et plus haut, fin du chapitre III.

(8) A la fin du siècle quelques personnes sentirent la nécessité de créer des cantonniers. En 1787, un Mémoire propose, en cas de suppression de la corvée, d'établir sur les routes « des ouvriers stationnaires qui seront entretenus à l'année. » (A. d. C.-d.-N. C. 96. *Mémoire sur les routes de la province de Bretagne*, 11 janvier 1787.)

CONCLUSION

C'est au XVIIIe siècle en Bretagne, comme dans les autres provinces de la France, que le désir de multiplier à bon compte les voies de communication détermina l'introduction de la corvée des grands chemins.

C'est le 23 décembre 1730 que, par une simple ordonnance du commandant et de l'intendant, l'ouverture et l'entretien des routes furent mis à la charge des corvoyeurs.

La corvée ne s'organisa pas définitivement du premier coup. Sa législation ne se fixa que peu à peu. De 1730 à 1754 elle est incertaine et changeante; en 1754, le duc d'Aiguillon promulgue une ordonnance qui, complétée par l'ordonnance du 30 octobre 1757 et légèrement remaniée par ses successeurs, met fin à la législation compliquée et confuse des débuts et nous apparaît comme le code de la corvée en Bretagne.

Inspirée par le souci d'établir plus d'égalité et de diminuer l'arbitraire des employés des ponts et chaussées, cette ordonnance, en soumettant à la corvée tous les contribuables au casernement, rejetait sur les bourgeois des villes, propriétaires de biens à la campagne, un peu de la charge qui jusqu'alors n'avait pesé que sur les paysans. Elle modifiait la distribution des tâches en supprimant le travail en commun et en subdivisant la tâche de chaque paroisse au prorata de la capitation entre les corvoyeurs, défendait de charger les corvoyeurs des travaux d'art qu'elle prescrivait de mettre en adjudication; laissait aux députés et aux syndics, élus par les communautés rurales, le soin de commander et de diriger les corvoyeurs, fixait la durée des travaux, interdisait d'appeler à la corvée les paroisses éloignées de plus de deux lieues du chemin à construire ou à réparer.

Malgré l'adoucissement qu'elle apportait au régime de la corvée, cette ordonnance ne fut pas mieux observée que les précédentes.

Les corvoyeurs ne fournissent qu'avec répugnance leurs journées de travail, refusent souvent de se rendre sur les chemins, maltraitent les députés et syndics, effectuent sans souci les ouvrages qui leur sont confiés, malgré les amendes et les peines sévères prononcées contre eux. L'autorité est incapable de vaincre la mauvaise volonté et parfois de réprimer la désobéissance des corvoyeurs.

La corvée était d'autant plus « difficile à faire aller, » selon l'expression d'un intendant, qu'elle était plus lourde.

La mauvaise volonté et la désobéissance des corvoyeurs n'étaient souvent qu'impuissance et que découragement. La corvée en fait ne pesait que sur les paysans et même les plus aisés d'entre eux, bénéficiant d'exemptions trop facilement accordées, parvenaient souvent à y échapper. L'injuste répartition de la capitation et des tâches, les exactions et la brutalité des employés, le grand nombre d'exemptions arrachées à la faveur ou à la vénalité aggravaient cet impôt, qui frappait surtout les paysans pauvres.

La corvée semble avoir été plus lourde en Bretagne que dans les autres provinces. D'une part le réseau des routes y était plus étendu, les privilèges plus nombreux, les Etats plus avares de leurs deniers. D'autre part la corvée, depuis l'ordonnance de 1754, n'y fut pas allégée.

La persistance de la corvée en Bretagne jusqu'en 1789 est un fait remarquable. Alors qu'à la fin du XVIIIe siècle, dans la plupart des provinces, on s'efforce de modifier ou de supprimer la corvée, en Bretagne on s'obstine à la maintenir. Quand la misère est trop grande dans les campagnes on se borne à voter quelques fonds pour « soulager » les corvoyeurs, à faire achever leur tâche par des adjudicataires aux frais de la province, à établir des ateliers de charité où les mendiants, à côté des corvoyeurs, gagnent le morceau de pain dont ils ont besoin. Mais on se garde de toucher au régime de la corvée, de le transformer.

A qui faut-il attribuer cette persistance de la corvée en Bretagne? Quand en 1776 et 1786, dans toute la France, les intendants en suspendent le fonctionnement, le Parlement de Rennes n'enregistre pas les édits qui la suppriment et les Etats de Bretagne continuent de l'exiger. Elle a été pour eux un moyen économique de construire et d'entretenir les routes, ils s'opposent à son abandon. Si la corvée n'a pas été abolie, si elle n'a pas même été améliorée à la fin du siècle, c'est que les Etats, qui ont supplanté l'intendant et l'ont écarté de l'administration des grands chemins, ont été plus préoccupés de leurs intérêts et de leurs privilèges que des souffrances du peuple et de l'intérêt public.

L'intérêt public en effet, autant que la justice, demandait la suppression de la corvée. Sans doute, il serait injuste d'oublier que seule la corvée a permis de décupler le réseau des routes bretonnes; mais ces routes une fois construites, elle fut incapable d'en assurer la solidité et l'entretien.

Pendant tout le XVIIIe siècle, on ne cessa de se plaindre de l'état des chemins.

Non seulement la corvée fut toujours onéreuse pour les populations agricoles, mais il arriva un moment où il apparut clairement qu'elle ne pouvait plus être d'aucune utilité.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

BIBLIOGRAPHIE 3

INTRODUCTION. — L'administration des grands chemins en Bretagne au XVIIIe siècle..... 12

CHAPITRE I.

DU RÉGIME DE LA CORVÉE.

De la corvée et de son établissement. — Législation de la corvée avant 1754 : durée des travaux; des corvoyeurs, nombre de journées de travail demandées à chaque corvoyeur; durée de la journée de travail. — Ordonnances du 5 novembre 1754 et du 30 octobre 1757 : des corvoyeurs; des députés et des syndics 19

CHAPITRE II.

COMMENT LES CORVOYEURS OBSERVENT-ILS LES ORDONNANCES RELATIVES A LA CORVÉE ?

Difficulté d'appliquer la corvée. — Négligence des corvoyeurs. — Refus de la corvée. — Violences commises contre les piqueurs, les syndics et les députés. — Incapacité et indocilité des députés et syndics. — Désobéissance des généraux. — Des peines et de leur inefficacité..... 42

CHAPITRE III.

LOURDEUR DE LA CORVÉE.

Lourdeur continue de la corvée au XVIIIe siècle. — Des exemptions. — Injuste répartition de la capitation et de la corvée. — Injuste répartition des tâches. — Dérogations aux règlements. — Abus commis par les employés des ponts et chaussées. — Abus entraînés par les modes de répression 56

CHAPITRE IV.

SOULAGEMENTS ACCORDÉS AUX CORVOYEURS

Pages

Secours aux corvoyeurs victimes d'accident. — Gratifications aux paroisses. — Soulagements. — Ateliers de charité. — Droit de 10 sols par pot d'eau-de-vie. — Insignifiance des soulagements 92

CHAPITRE V.

Persistance de la corvée jusqu'à la fin de l'ancien régime..... 100

CHAPITRE VI.

Etat des routes..... 107

CONCLUSION 112

Imprimerie Oberthur, Rennes (562-05).

DC 611 .B91 L4
Le regime de la corvee en Bret
Stanford University Libraries
3 6105 041 423 547

DC
611
B91L4

Stanford University Libraries
Stanford, California

Return this book on or before date due.

STANFORD LIBRARIES
JAN 19 1988
I. L. L.
DEC 11 1989
I. L. L.
MAY 21 1989
L